VII kadencja

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Infrastruktury (nr 24)**

z dnia 11 kwietnia 2012 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 24)

11 kwietnia 2012 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Zbigniewa Rynasiewicza (PO)**, przewodniczącego Komisji, zrealizowała następujący porządek dzienny:

– rozpatrzenie uchwały Senatu w sprawie ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw (druk nr 274),

– informacja Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej o możliwości wprowadzenia koordynacji rozkładów kolejowych przewozów regionalnych w obrębie sąsiadujących województw.

W posiedzeniu udział wzięli: **Tadeusz Jarmuziewicz** sekretarz stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, **Andrzej Massel** podsekretarz stanu w tym resorcie wraz ze współpracownikami, **Krzysztof Dyl** p.o. prezesa Urzędu Transportu Kolejowego**, Beata Magrel** doradca prawny w Najwyższej Izbie Kontroli, **Jacek Gacparski** naczelnik Wydziału Ruchu w Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad**, Elżbieta Nowak** naczelnik Wydziału Transportu Szynowego Departamentu Infrastruktury w Urzędzie Marszałkowskim Województwa Lubelskiego, **Jan Maćkowiak** przedstawiciel Urzędu Marszałkowskiego Województwa Świętokrzyskiego, **Krzysztof Dzierwit** przedstawiciel Urzędu Marszałkowskiego Województwa Śląskiego, **Bogusław Lipiński** przedstawiciel Urzędu Marszałkowskiego Województwa Mazowieckiego, **Małgorzata Kuczewska-Łaska** prezes zarządu „Przewozy Regionalne" sp. z o.o., **Jerzy Obrębski** członek zarządu PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście sp. z o.o., **Wojciech Partyka** członek zarządu PKP Intercity SA, **Paweł Pleśniar** przedstawiciel Arriva RP sp. z o.o.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Elżbieta Kessel, Jolanta Misiak, Marcin Mykietyński, Teodozja Nojszewska-Łasicka** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych oraz **Mariusz Przerwa** – legislator z Biura Legislacyjnego.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Rozpoczynamy dzisiejsze posiedzenie Komisji. Witam wszystkich bardzo serdecznie. Witam pana ministra Tadeusza Jarmuziewicza, pana ministra Andrzeja Massela i wszystkich zaproszonych gości. Witam panie i panów posłów.

Porządek dzienny otrzymaliście państwo w zawiadomieniu. Czy są uwagi do porządku dziennego? Proszę.

Poseł Jerzy Szmit (PiS):

Panie przewodniczący. Wysoka Komisjo, otóż warto może przed rozpoczęciem debaty na temat poprawek zgłoszonych przez Senat, przedstawić państwu następującą sytuację, która budzi ogromne wątpliwości, a dotyczy meritum dzisiejszych obrad. Otóż, szanowni państwo, na pewno pamiętacie państwo, że jedną z poprawek, którą zgłaszaliśmy w trakcie prac Komisji, była poprawka, która miała zapewnić, aby badać uczestników wypadków drogowych, w których – niestety – nastąpiła śmierć jednego z uczestników wypadku. Jest wypisany katalog badań i formalności, które należy spełnić, które Policja powinna wykonać. Otóż, przypomnę, że proponowaliśmy, aby uczestnicy wypadków byli badani nie tylko pod względem zawartości alkoholu we krwi czy używania alkoholu, ale również innych środków odurzających. Ta poprawka została w Sejmie odrzucona, natomiast trafiła ona ponownie pod obrady Senatu, ale – niestety – powróciła już w zupełnie innym

kształcie. I dzisiaj mamy taką oto poprawkę, która mówi, że należy zbadać uczestników wypadku pod względem zawartości alkoholu „lub środka odurzającego”.

Jest to zasadnicza różnica, która wypacza w ogóle sens zapisów, tworzy w tym przypadku alternatywę i to alternatywę bardzo niebezpieczną. Można też interpretować to w sposób następujący, że można badać uczestników wypadku drogowego albo na zawartość alkoholu we krwi, albo na inne środki odurzające. Może się okazać, że ktoś jest zainteresowany tym, żeby badać albo na taką, albo na taką używkę, jeżeli jej używał, a spowodował wypadek drogowy.

W związku z tym myślę, że powinniśmy, Wysoka Komisjo…

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Proszę wysłuchać do końca wypowiedzi pana posła Jerzego Szmita. Panie przewodniczący Adamczyk, proszę do końca wysłuchać wypowiedzi pana posła Jerzego Szmita.

Poseł Jerzy Szmit (PiS):

W związku z tym myślę, że powinniśmy sprawę do końca wyjaśnić. Tym bardziej że zgodnie z tym co zgłaszali w Senacie senatorowie Martynowski i Wojciechowski, był tam zapis „i innych środków odurzających”. A już w protokołach mamy zapis „lub innych środków odurzających”. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Panie przewodniczący, jeszcze tytułem uzupełnienia.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Proszę.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, panie ministrze, panie i panowie posłowie, szanowni państwo, otóż przed rozpoczęciem obrad Komisji rozmawialiśmy, prowadziliśmy rozmowy między innymi z panem senatorem Martynowskim. Pan senator Martynowski jest przekonany i na to posiada argumenty w formie dowodu, że poprawka została zgłoszona ze spójnikiem „i”. I według pana senatora, taka poprawka była głosowana na dwóch posiedzeniach komisji senackich oraz w Senacie. Jest dokument w postaci poprawki, którą złożył między innymi pan senator Martynowski.

W związku z tym wnioskuję do pana przewodniczącego, ażeby sprawę skierować celem zbadania przez właściwe służby, czy w trakcie procedowania w Senacie nie doszło do złamania prawa, bo sporo wskazuje na to, że takie zjawisko mogło mieć miejsce. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Jeszcze zapytam pana mecenasa, proszę.

Legislator w Biurze Legislacyjnym Kancelarii Sejmu Mariusz Przerwa:

Panie przewodniczący. W takiej sytuacji, jeżeli istnieją wątpliwości, że Senat przyjął inną poprawkę, a inna została przekazana do Sejmu, to siłą rzeczy należy się zwrócić do Senatu z pytaniem jaką poprawkę przyjął Senat i to wyjaśnić. Trudno tutaj, aby komisja sejmowa decydowała i rozstrzygała, która poprawka jest prawidłowa. Trzeba się po prostu zwrócić do Senatu jaką poprawkę Senat przyjął. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Panie ministrze, proszę.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Tadeusz Jarmuziewicz:

To jest poprawka zgłoszona przez senatorów, w związku z tym ja nie pamiętam jak było rzeczywiście w przedłożeniu senackim. I podzielam zdanie pana mecenasa; trzeba wrócić do dokumentów źródłowych w Senacie, do stenogramów czy może do jakiegoś nagrania. Ja nie będę umierał za te słowa „i” czy „lub”. Nie wiem, jak to było.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Proszę.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Otóż, warto uzupełnić, że autorem poprawki był właśnie pan senator Martynowski, który jest przekonany, że głosowano nad poprawką ze spójnikiem „i", a nie nad poprawką, która wprowadza alternatywę. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

W związku z tym zastrzeżeniem myślę, że nie będziemy głosować tego wniosku. Poprosimy o wyjaśnienie tej kwestii przez przedstawicieli Senatu i po uzyskaniu odpowiedzi niezwłocznie… Mam nadzieję, że niezwłocznie otrzymamy odpowiedź i również niezwłocznie zwołamy posiedzenie Komisji celem rozpatrzenia poprawek. Jeżeli byłoby tak, jak mówił do mnie przed momentem pan przewodniczący Krzysztof Tchórzewski, że w trakcie posiedzenia udałoby się sprawę wyjaśnić, chociaż ja w to nie wierzę, to oczywiście moglibyśmy rozstrzygnąć poprawki jeszcze w trakcie dzisiejszego posiedzenia. Ale myślę, że to się nie uda. Lepiej po prostu to zrobić normalną drogą tak jak należy, bo później będą zastrzeżenia. Wystąpmy do Senatu o wyjaśnienie.

Pan mecenas jeszcze? Tak? Proszę.

Legislator Mariusz Przerwa:

Panie przewodniczący, oczywiście, w tej sprawie nawet jeżeliby się udało w trakcie tego posiedzenia Komisji skontaktować z Senatem, to nie będzie to miało mocy formalnej. Trzeba w związku z tym, że zostało to w formie dokumentu przekazane do Sejmu, zwrócić się formalnie do Senatu i uzyskać odpowiedź. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Mam tego świadomość. W takim razie punkt pierwszy porządku obrad, z wiadomych powodów omawianych wcześniej, nie będzie podczas dzisiejszego posiedzenia rozpatrywany.

Przechodzimy do realizacji punktu drugiego; informacja Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej o możliwości wprowadzenia lepszej koordynacji rozkładów jazdy kolejowych przewozów regionalnych w obrębie sąsiadujących województw. Jest to realizacja naszego planu pracy, który Komisja przyjęła. Mam nadzieję, że panie i panowie posłowie mają tego świadomość.

Rozumiem, panie ministrze, że teraz przewodnictwo przejmuje pan minister Andrzej Massel. Tak? Proszę, panie ministrze.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Andrzej Massel:

Nie śmiałbym przejmować przewodnictwa Wysokiej Komisji, natomiast dziękuję za udzielenie głosu. Chciałbym też podziękować Wysokiej Komisji za zainteresowanie problemem, który jest dość poważny. Dlatego, że transport kolejowy musi funkcjonować na podstawie raz opracowanego planu, czyli rozkładu jazdy. Konsekwencje niedopracowanego rozkładu jazdy są bardzo odczuwane przez podróżnych, zwłaszcza wtedy, kiedy są oni zmuszeni do korzystania z pociągów czy to różnych przewoźników, czy nawet pociągów tego samego przewoźnika, które powinny zostać skomunikowane na stacjach węzłowych.

Zgodnie z prośbą Komisji przygotowaliśmy informację jakie są podstawy prawne systemu, który w tej chwili obowiązuje na polskich kolejach. Natomiast jeżeli państwo pozwolicie, chciałbym zacząć od tego, że w zasadzie to nigdy w Polsce nie mieliśmy takiej sytuacji, żeby rozkład jazdy był traktowany jako coś dobrze funkcjonującego, idealnego. Sam ze swojej praktyki pamiętam sytuacje jeszcze z początku lat dziewięćdziesiątych, kiedy w ramach swojej pracy zawodowej analizowałem skomunikowania pociągów różnych kategorii na stacjach węzłowych. Utkwił mi w pamięci taki przypadek; przyjazd do stacji Wrocław Główny pociągu ekspresowego, wtedy nazywał się „Odra", koło godziny 21 i o dwadzieścia minut wcześniej odjazd o 20.40 pociągu do Jeleniej Góry. Było to coś, co na zdrowy rozum nie powinno nastąpić, a jednak było.

Takich przypadków, niestety, jest bardzo wiele. One wynikają z faktu, że za regionalne przewozy kolejowe na obszarze poszczególnych województw odpowiadają

organizatorzy ustawowi. W tym przypadku są to urzędy marszałkowskie. Oczywiście, każdy z organizatorów określa ofertę przewozową, kierując się potrzebami zgłaszanymi przede wszystkim w ramach danego województwa. Stąd na stykach pomiędzy województwami najtrudniej zapewnić spójność oferty. Często jest tak, że pociągi nawet tego samego przewoźnika, nie są z tego powodu skomunikowane. Ostatnio bardzo częste są również przypadki, co obserwujemy z troską, kończenia biegu pociągów na granicach województw. W naszym materiale przekazaliśmy taką informację. Przykład pociągu na trasie Poznań Główny – Inowrocław – Toruń, kończącego bieg w Mogilnie, w stosunkowo niewielkiej miejscowości. Pociąg nie dojeżdża do Inowrocławia. Inny przykład – występujący od kilku lat przypadek urwania połączeń na trasie Białystok – Małkinia na stacji Szepietowo i brak możliwość dojazdu do szeregu stacji pośrednich pociągami regionalnymi od strony Białegostoku.

Takich przypadków jest oczywiście więcej. I teraz, proszę państwa, w jaki sposób może być to lepiej rozwiązane? Szansę widzimy w rzetelnym podejściu do planów transportowych województw, które są opracowywane przez organizatorów przewozów. Plany te powinny być przygotowane do marca 2014 roku. Zapisany w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym mechanizm nakłada na województwa obowiązek wzajemnego uzgodnienia tych planów. I to jest jeden z istotnych mechanizmów.

Druga sprawa, to konieczność dostosowania się województw do planu transportowego opracowanego na poziomie kraju. Jest to plan czysto kolejowy, bo plany wojewódzkie są planami zintegrowanymi, obejmującymi różne systemy transportowe. Tu widzę reprezentacje również województw, tak że na pewno państwo marszałkowie będziecie w stanie dokładnie się do tego ustosunkować. Natomiast sam obowiązek skoordynowania transportowych planów wojewódzkich z planem ogólnokrajowym już w jakiś sposób wymusza zapewnienie spójności oferty przewozowej, tej na większe odległości, i tej na trochę mniejsze odległości. To jest oczywiście trudny proces i myślę, że dobra praktyka dopiero się wytworzy w trakcie pracy nad tymi planami.

Chciałbym tutaj zwrócić uwagę na jeszcze jeden element, na rozróżnienie tworzenia takiego zarysu oferty przewozowej przez organizatorów, którzy zamawiają usługi przewozowe, od procesu samej konstrukcji rozkładu jazdy. Proces ten odbywa się u zarządcy infrastruktury kolejowej na podstawie wniosków składanych przez przewoźników. Jednym z kryterium przy tworzeniu rozkładu jazdy jest oczywiście uzasadnienie skomunikowania pociągów na stacjach. Tam gdzie to jest możliwe, jest to oczywiście robione. Problemem jest oczywiście to, że w warunkach zwłaszcza przepełnionej infrastruktury, kiedy jest wielu przewoźników zgłaszających różne wnioski, trudne jest uzgodnienie wszystkich tych wniosków. I efekt jest taki, że mamy rzeczywiście częste przypadki braku należytego skomunikowania i to, paradoksalnie, pociągów nawet tego samego przewoźnika. Czyli na przykład pociągi Intercity nie komunikują się z pociągami Intercity, pociągi spółki Przewozy Regionalne nie komunikują się z innymi pociągami „Przewozów Regionalnych”. Niestety, takie przypadki też występują. Wiadomo, że proces tworzenia rozkładu jazdy jest oczywiście trudny i musi uwzględniać prowadzone roboty torowe na liniach kolejowych. Z tego powodu ta oferta jest też dość niestabilna w tym momencie. Wiecie państwo, że na szeregu trasach pociągi mają rozkład jazdy zmieniany nawet co miesiąc, co oczywiście jeszcze bardziej utrudnia osiągnięcie należytego skomunikowania. Natomiast jeszcze raz podkreślam; docelowe rozwiązanie, to jest dobre sporządzenie planów transportowych. Trzeba wykorzystać tę możliwość, którą stworzył ustawodawca. My ślę, że w kwestiach szczegółowych panie czy panowie posłowie się wypowiedzą. Na przykład przedstawiciel północnej Lubelszczyzny na pewno powie o połączeniach między Białą Podlaską, Łukowem a Siedlcami, tak że nie chcę go już wyręczać. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo panu ministrowi. W dzisiejszym posiedzeniu Komisji uczestniczą również nasi goście, przedstawiciele samorządów województw, jak również przewoźnicy, a wśród nich pani prezes spółki „Przewozy Regionalne”. Jeżeli państwo na tym etapie obrad chcielibyście zabrać głos, to bardzo proszę. Byłoby to trochę sprzeczne z zwyczajem,

że najpierw wypowiadają się państwo posłowie, a potem dopiero nasi goście. Proszę bardzo. Czy pani prezes chciałaby zabrać głos? Proszę.

Prezes zarządu „Przewozy Regionalne" sp. z o.o. Małgorzata Kuczewska-Łaska:

W tym momencie mogę się oczywiście zgodzić z panem ministrem. Rzeczywiście, rozkład jazdy jest niedoskonały. Natomiast mnie się wydaje, że trzeba pamiętać o tym, że różne instytucje są za to odpowiedzialne, mamy różnych organizatorów przewozów. I na pewno nie może na przykład Dolnośląski Urząd Marszałkowski być organizatorem przewozów z Warszawy do Jeleniej Góry. Mnie się wydaje, że nie ma w tym nic dziwnego, że organizatorem jest tu na przykład Dolny Śląsk. Bo on jest jednak zainteresowany połączeniem kolejowym Wrocław – Jelenia Góra, a nie skomunikowaniem. Tak to mamy w kraju poukładane.

Natomiast rzeczywiście może trzeba się zastanowić nad zakresem odpowiedzialności poszczególnych organizatorów przewozów. Może to by nam pomogło w bardzo idealnym podejściu. No i rzeczywiście, pan minister podkreślił problem z robotami torowymi; na dzień dzisiejszy one bardzo utrudniają prace przewoźnikom. Rozkłady jazdy są zmieniane. Nie mogę powiedzieć, że niespodziewanie, ale czasami nam się też zdarza, że niespodziewanie. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Proszę bardzo, pan przewodniczący Janusz Piechociński, proszę.

Poseł Janusz Piechociński (PSL):

Zanim o rozkładach jazdy, to myślę, że informacją dnia jest nie tak odległa decyzja prezesa Urzędu Transportu Kolejowego w sprawie odmowy zatwierdzenia stawek dostępu do infrastruktury kolejowej w określonym rozkładzie jazdy. Powszechnie występowali o to przewoźnicy osobowi i towarowi, teraz mamy decyzję prezesa UTK. Stwierdził on, że wzrost bodajże o osiem z kawałkiem procenta uśrednionej stawki dostępu jest nieadekwatny do rzeczywistego poziomu kosztów. Rozumiem, że zdaniem prezesa UTK, pieniądze potrzebne spółce PKP Polskie Linie Kolejowe nie będą wzięte z rynku. Jest tutaj właściciel czy pełniący funkcje właścicielskie w imieniu Skarbu Państwa, wiceminister do spraw kolei.

Stąd pierwsze zasadnicze pytanie – co to oznacza dla spółki PKP Polskie Linie Kolejowe i co to oznacza dla Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, kiedy mamy w związku z tym określony niedobór środków w bilansie przychody – wydatki – koszty Polskich Linii Kolejowych? Warto prześledzić tę decyzję prezesa UTK. Co prawda w trybie administracyjnym można się od tej decyzji odwołać, ale myślę, że argumenty są przekonywające. Pamiętajmy o tym, że do poprzednich taryf dostępu do infrastruktury kolejowej nie doliczano choćby niektórych kosztów funkcjonowania, o co nasza Komisja walczy już ponad partyjnymi podziałami i politycznymi kadencjami od 2006 r. w formie konkretnych projektów.

Pytanie brzmi: skąd Polskie Linie Kolejowe wezmą te niedoszacowane środki w wyniku decyzji prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, albo jakie mogą być konsekwencje i jakie podjęte zostaną decyzje w Polskich Liniach Kolejowych z punktu widzenia cięcia kosztów? I jak to odbije się na jakości i dostępie do torów? Jakie będą głębsze konsekwencje już dla samego rynku?

Wracam teraz do podstawowego tematu naszego dzisiejszego posiedzenia. Oczywiście, cena dostępu do infrastruktury jest jedną z głównych, jeśli nie główną, stawką kosztową dla przewoźników, bardzo wrażliwą dla oferty kolejowej. Jesteśmy de facto na etapie układania pierwszych planów transportowych. I wracamy do tego co było w ustawie o transporcie publicznym czyli kwestii skomunikowania. Otóż, wydaje się, że tutaj jest kilka problemów. Jednym jest skomunikowanie oferty pomiędzy przewoźnikami. A drugie, to jest skomunikowanie terytorialne kraju z punktu widzenia dostępności usługi kolejowej w transporcie publicznym. Popatrzmy do materiału przygotowanego nam przez ministerstwo. Dobrze, że przygotowano go tak szeroko i za to dziękuję. Mamy tam próbę pewnego usystematyzowania na przykładzie spadku i wzrostu liczby pasażerów i pracy przewozowej za rok 2010.

Gdzie wygasa ruch pasażerów kolei? Wygasa w przewozach regionalnych, wygasa między ośrodkami, które ciążą do siebie tylko historycznie albo liniami kolejowymi. A dlaczego ustaje chęć przekraczania granic województwa? Bo jedne województwa mają jakiś odcinek linii kolejowej zapisany w swojej polityce transportowej, a inne nie mają. Ze względu na nikły ruch kolejowy, szczególnie pomiędzy mniejszymi ośrodkami, nie decydują się one na ofertę kierowaną do przewoźników, by te przewozy uruchamiać. W związku z tym w przewozach regionalnych województwa zaczynają się zamykać. Miejmy świadomość, że taka tendencja jest jak najbardziej racjonalna z punktu widzenia organizatora i zamawiającego regulowane kolejowe przewozy publiczne.

W takim razie pojawia się pytanie co my, legislatorzy i odpowiedzialni za legislację, za regulacje, co my nadzorujący to co się nazywa polityką transportową państwa, możemy zrobić, żeby ta tendencja nie była tak wyniszczająca? Jednym z elementów jest kwestia zrealizowania jakiejś protezy wspomagającej w tym zadaniu organizatorów i przewoźników. Czy pójdziemy w stronę tego, że będziemy jednak z innych źródeł dofinansowywać przewozy międzywojewódzkie i międzyregionalne? Czy też jakby z góry skazujemy, że Świętokrzyskie zamyka się w granicach województwa i nie będzie na danym odcinku pociągu między województwem świętokrzyskim a, powiedzmy, łódzkim. A że Mazowsze tylko ze względu na sympatię będzie jeździć gdzieś do Skarżyska Kamiennej, bo tak naprawdę, ruch jest na odcinku aglomeracji do Radomia, a już od Radomia w stronę Kielc wystarczy tania linia kolejowa i pociągi kursujące też rzadko, bo de facto ruch po prostu jest tam znikomy. Dzieje się tak z uwagi na potencjał, zmiany w strukturze zatrudnienia, ofertę oświatową i szkolnictwa wyższego oraz ofertę gospodarczą. Na podstawie uczciwych kryteriów, tylko w wymiarze rachunku ekonomicznego, prowadzenie ruchu kolejowego jest po prostu irracjonalne.

Myślę, że to jest wielki powód do troski, a także do pewnych solidnych badań, które powinniśmy zrobić w tym zakresie. Bo z jednej strony mamy oczekiwanie samorządowców, ponieważ teoretycznie ich głosem, nie tylko związkowców i kolejarzy pracujących na liniach mających być likwidowane, był formułowany postulat kierowany wobec polityki i polityków, aby bronić każdego pociągu do krwi ostatniej. Ale kiedy trzeba odpowiedzieć na pytanie, z czego to sfinansować, oczekuje się, że tym finansującym będzie kto inny. To jest choćby przykład Grudziądza, dużego ośrodka administracyjnego, byłego ośrodka wojskowego, który nie znajduje się w ofercie realizowanej przez przewoźnika, spółkę PKP InterCity. Ośrodek ten jest skomunikowany tylko w oparciu o rozwiązania w przewozach regionalnych. Myślę, że tego typu problemów będzie więcej.

I druga bardzo istotna kwestia, to jest problem uporządkowania spraw biletowych. Bo jak pamiętamy, był to jeden z fundamentalnych problemów przy usamorządowieniu Przewozów Regionalnych, wejściu na rynek tego nowego gracza i nieuchronnej rywalizacji, a później konkurencji między Intercity a interREGIO. Cieszę się, że Urząd Transportu Kolejowego bardzo silnie wymusza na przewoźnikach określone działania koordynacyjne i szanowanie praw pasażera, choćby poprzez uwzględnianie tej strony oferty w ruchu kolejowym. Ale – tak jak mówię – sprawą fundamentalną na dzisiaj, po decyzji prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, jest pytanie gdzie Polskie Linie Kolejowe znajdą oszczędności albo gdzie znajdą dodatkowe dochody, żeby załatać planowany przychód z taryf dostępu do infrastruktury, przychód pomniejszony decyzją prezesa UTK. Wydaje się, że to jest sprawa kluczowa. Tym bardziej że jest ona kluczowa także z punktu widzenia możliwości Polskich Linii Kolejowych w obszarze modernizacji, przygotowania inwestycji i samych inwestycji. Bo kolejne zachwianie strony przychodowej Polskich Linii Kolejowych odbija się na wydolności instytucjonalnej tej spółki, jako beneficjenta środków unijnych. Znamy to już z przeszłości. A pamiętajmy o tym, że w dalszym ciągu wisi gdzieś w powietrzu blisko pół miliarda starych, nierozliczonych środków ze spółką „Przewozy Regionalne” czy z innymi przewoźnikami. Przewoźnicy ci, ze względu na własne kłopoty finansowe, także mają określone opóźnienia w bieżących płatnościach. Myślę, że ta wiedza jest znana i sygnalizowana także w Urzędzie Transportu Kolejowego. To pokazuje, że w dalszym ciągu, przy pogarszającej się sytuacji finansowej samorządów, a więc organizatorów przewozów, o których dzisiaj mówimy, to będzie

jeden z największych problemów nie tylko rządu, ale środowiska kolejowego w 2012 roku.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Pan poseł Adam Abramowicz, proszę.

Poseł Adam Abramowicz (PiS):

Panie przewodniczący, panie ministrze, szanowna Komisjo, proponuję, abyśmy się skoncentrowali jednak na temacie dzisiejszego posiedzenia Komisji, bo inaczej rozmyjemy ten temat, a jest on bardzo ważny. I warto byłoby jednak dzisiaj wyjść z jakimiś wnioskami.

Proszę państwa. To co się dzieje na styku województw, to po prostu jest kuriozum niewyobrażalne. Jeżeli państwo zaczniecie się zapoznawać konkretnie z faktem, że jak powiedział pan minister, pociąg dojeżdża do granicy województwa i dalej nie jedzie, albo na przykład między granicznymi miejscowościami danego województwa nie ma w ogóle połączeń, to jest dzisiaj po prostu niewyobrażalne. Polska nie jest krajem na tyle bogatym, żeby pozwalać sobie na marnotrawienie takich środków. Inwestujemy w kolej, inwestujemy w tabor, a on następnie nie jest wykorzystywany. Czy my jesteśmy naprawdę takim bogatym państwem? Jednocześnie, oczywiście, pogarsza się oferta handlowa. To jest krótkie opracowanie ministerstwa, ale bardzo treściwe. I też bardzo dziękuję za to opracowanie. Chociaż czytając na stronie 8 wyliczone problemy, które już dzisiaj powstały przy tych negocjacjach, nie ma wymienionego problemu połączenia kolejowego na styku województwa lubelskiego i mazowieckiego na trasie Terespol–Warszawa. Mogę więc domniemywać, że w informacji nie pokazano jeszcze wielu innych problemów w Polsce.

Proszę państwa, za chwilę powiem o problemie na tym odcinku linii kolejowej. Bo on też pokazuje na to ogromne marnotrawstwo. Zainwestowano 750 mln zł w poprawienie infrastruktury kolejowej na odcinku Warszawa–Terespol. Następnie okazało się, że spółka PKP Intercity „pozdejmowała” pociągi międzywojewódzkie mając tam jakieś swoje ekonomiczne wyliczenia. A połączenia regionalne kończą się w zasadzie na miastach granicznych. Są wyjątki, ale generalnie można tak powiedzieć. Czyli Marszałek Województwa Lubelskiego wozi pasażerów na trasie do Łukowa, a Marszalek Województwa Mazowieckiego do Siedlec. Między Łukowem a Siedlcami są bardzo rzadkie połączenia kolejowe. Tymczasem linia kolejowa po remoncie pozwala na bardzo szybkie przemieszczenie się do Warszawy. I chyba nam o to chodziło wydając takie ogromne pieniądze na tę inwestycję. Chyba że nam chodziło tylko o to, żeby wydać te pieniądze i żeby tory kolejowe stały puste, a ludzie tłukli się, przepraszam za to słowo, przepełnionymi busami na niebezpiecznych drogach. Tam ciągle są wypadki, a w godzinach szczytu ten odcinek pokonuje się w trzy i pół godziny.

A pociąg osobowy jest w stanie przejechać tę trasę w dwie i pół godziny. Dlatego pociąg osobowy też jest ważny, a nie tylko pociąg pospieszny. Dlatego że, proszę państwa, dzisiaj mamy sytuację ekonomiczną taką jaką mamy. Dzisiaj różnica dziesięciu złotych na jednym bilecie dla niektórych osób jest kwotą nie do przekroczenia. I taka osoba wybiera busa, bo pociąg pospieszny jest droższy, nie mówiąc o tym, że go teraz nie ma. Na pociągi osobowe, z czym zgodzimy się wszyscy, bilety są tańsze.

Mnie nie chodzi tutaj o to, żeby Marszałek Województwa Lubelskiego zorganizował transport na przykład z Terespola do Warszawy, bo on nie jest od tego, ale żeby marszałkowie się dogadywali i pociągi były jakoś skoordynowane. Z Warszawy do Siedlec pociągi jeżdżą co godzina. Gdyby wprowadzić podobną zasadę z Terespola do Siedlec, naprawdę cały problem komunikacyjny by się rozwiązał.

I teraz wracam do tego jak to zrobić. Przepraszam, na stronie 7 materiału ministerstwa są bardzo doskonale wymienione skutki utrzymywania takiej sytuacji. W opracowaniu ministerstwa czytamy, czym to skutkuje: „Skutkuje to jednak przede wszystkim znacznym pogorszeniem oferty handlowej”. Zgadzamy się, czyli ludzie nie mają po prostu czym jeździć. Chyba jesteśmy jako posłowie po to, żeby ludziom ułatwiać życie, a nie utrudniać. „A w konsekwencji” – w materiale jest bardzo ważne zdanie – „wymaga zwiększenia finansowania”. Bo rzeczywiście tak jest. Tylko dzisiaj marszałek województwa stoi przed takim oto dylematem. On ma „krótką kołdrę” i musi jakoś załatwić sprawę niedomkniętego

budżetu. To tnie tam gdzie może. Czyli jego pociąg jedzie tylko do granicy województwa, a on się już tak bardzo dalej nie przejmuje tym, że jednak mimo wszystko, te połączenia są droższe. Gdyby było ich więcej i gdyby były skorelowane, byłyby tańsze, bo by więcej ludzi pociągami jeździło i więcej ludzi kupowało bilety. Proszę bardzo, ministerstwo samo twierdzi, że przewozy regionalne w konsekwencji wymagają zwiększenia dofinansowania. Czyli generalnie będziemy i tak do tego dopłacali. Może te pieniądze warto znaleźć w budżecie, żeby tę sprawę załatwić, bo i tak one gdzieś tam wypływają, tylko innym kanałem.

Dalej czytamy w materiale ministerstwa na stronie 7, że tabor jest nieefektywnie wykorzystywany. Przecież to proste. Kto w prywatnej firmie by zainwestował w drogi tabor, który maksymalnie nie byłby wykorzystany i nie woził pasażerów? To tylko w Polsce może się zdarzyć. I jeżeli tej sprawy nie załatwimy, to po prostu będą nas mogli wyborcy spokojnie z tego rozliczyć. Tu się zgadzam z panem ministrem i jego urzędnikami. Ale żeby tak do końca nie być za słodki to powiem, że z diagnozą pana ministra się w ogóle nie zgadzam. Pan minister mówi, że mamy poczekać do 2014 roku, czyli mamy jeszcze przez dwa lata taką głupotę tolerować w Polsce, czyli Polskę podzieloną na księstwa, które się rządzą własnymi prawami. A my, jako polski Sejm i polski rząd, nie jesteśmy w stanie zrobić czegoś, żeby ekonomicznie to wyprowadzić na prostą. To przepraszam; coś chyba tutaj jest nie tak. Gdzie jest ten 2014 rok? Poza tym pan minister wierzy w to, że samorządowcy będą myśleli o całej Polsce, że usiądą i zrobią plany transportowe tak, żeby to wszystko grało. A oni w ogóle ich nie zrobią. Jak nie będą mieli pieniędzy, to zrobią dokładnie to samo co dotąd robili. Tutaj po prostu chyba troszeczkę, panie ministrze, odjechaliśmy w pewną literaturę. Dlaczego tak mówię? Bo pan minister sam napisał, znaczy napisali pana urzędnicy, dokładnie co trzeba zrobić. Czytam krótkie opracowanie ministerstwa, ale wszystko w nim jest. Tylko żeby wnioski wysnuć takie, jakie trzeba. „Zdaniem zarządcy…” – tu akurat cytuję panią dyrektor PLK. Panią prezes? Dobrze, przepraszam. „Zdaniem zarządcy, największym problemem jest kwestia finansowania przewozów na odcinkach granicznych pomiędzy sąsiadującymi województwami. Bez rozwiązania tego problemu nie ma możliwości poprawienia koordynacji przewozów na stykach województw”.

No i jest wszystko napisane. Proszę, to jest chyba clou sprawy, myślę, że samorządy się tak samo z tym zgodzą. Bardzo szybko ktoś tutaj pokazał o co chodzi. I w tym momencie myślę, czy Komisja może wykazać pewną inicjatywę w poprawianiu prawo. Bo tu prawo jest źle skonstruowane. Albo musimy pozmieniać zapisy ustawy, które będą zmuszały do skoordynowania rozkładów jazdy pociągów i jednocześnie będą dawały na to środki, albo będzie tak jak jest. Nie wiem, czy nas, Polskę, stać dzisiaj na takie wielkie marnotrawstwo. I taki miałbym wniosek do pana przewodniczącego, żebyśmy wyszli z tego spotkania z czymś. Czy Komisja podejmie dalej temat zmiany prawa w tym względzie? No, bo jeżeli będziemy czekali na 2014 rok i na to, że samorządy coś zrobią przy planach transportowych, to myślę, że możemy się nie doczekać. Raz, że dwa lata to za długo, a dwa – bez pieniędzy i tak się skończy na tym, że pociągi będą jeździły jak jeżdżą. To komedię można nagrać, że pociąg jedzie do granicy województwa i pasażerowie wysiadają. Proszę państwa, śmiech na sali. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Pan przewodniczący Krzysztof Tchórzewski, proszę.

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Panie przewodniczący, szanowni państwo. Otóż, wdrożenie rozkładów jazdy było przyczyną dużych problemów dotyczących także pasażerów, ale także problemów, z którymi zetknęło się ministerstwo i spółki kolejowe na przełomie lat 2010–2012. To wtedy właśnie do ostatniego dnia grudnia, a właściwie do 7-go grudnia, miały miejsce ostatnie uzgodnienia związane z wdrożeniem nowego rozkładu jazdy. Po tych doświadczeniach, na które nałożyły się problemy związane z przewozami świątecznymi, na posiedzeniu naszej Komisji pan minister Juliusz Engelhardt, poprzednik pana ministra Andrzeja Massela, stwierdził, że rzeczywiście rozwiązania prawne nie są wystarczające. Padły zdania tego typu, że należy jednak poszukać możliwości wkraczania,

kiedy już jest łamane prawo. A prawo jest łamane wtedy, kiedy we wrześniu nie jest zrobiony rozkład jazdy, bo w październiku rozkład powinien być już tylko drukowany i ogłaszany. Czyli w momencie, kiedy nie ma ogłoszenia nowego rozkładu jazdy, jest złamane prawo. Początkowo była mowa o PKP SA, ale potem już stanęło na Urzędzie Transportu Kolejowego. Mówiło się, że w takiej sytuacji ten Urząd może interweniować. Była też deklaracja, że resort transportu rozpoczął przygotowania zapisów prawnych, żeby dodatkowo Polskie Linie Kolejowe, poza koordynacją związaną z wyznaczeniem tras, miały możliwość podejmowania decyzji dotyczących rozkładu jazdy. Twierdzono, że w niektórych przepisach możliwość zasięgania opinii zostanie zamieniona na możliwość uzgadniania decyzji, czyli na rozwiązania wiążące. One będą powodowały, że jeśli rozkład jazdy jednych czy drugich przewoźników nie będzie uzgodniony, to w tym momencie będzie musiał wkraczać Urząd Transportu Kolejowego. Takie sprawy były omawiane tutaj, nie wiem czy akurat na tej sali, czy na tym piętrze, czy na innym, ale w tym budynku.

Teraz spotykamy się po ponad roku od tamtego spotkania i czytamy w materiale, że Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej uważa, że regulacje prawne są wystarczające. Bo w tym roku jakoś ten nowy kolejowy rozkład jazdy został wdrożony i jakoś tam poszedł i to już załatwia sprawę. Ale w momencie kiedy pojawiają się przyziemne sprawy tego typu powstaje pytanie, bo samorządy ile by nie miały do dyspozycji środków, to zawsze będą miały ograniczone możliwości w stosunku do swoich potrzeb. Jak więcej mamy środków, to potrzeby i oczekiwania rosną. Nie przypuszczam, żeby kiedykolwiek pieniędzy komukolwiek wystarczało.

Teraz stajemy właśnie przed taką sytuacją, że właściwie podsumowaniem informacji ministerstwa jest informacja, że nic się nie da zrobić, musi to jakoś dalej tak się toczyć, jak się toczy. Wynika z tego, że resort uważa, że w tej dziedzinie wszystko jest dobrze, tak musi być jak jest, bo jeżeli resort uważa, że nie można wprowadzić ani spraw legislacyjnych, ani żadnych działań z tym związanych, to jest rzeczywiście sytuacja patowa.

Na dodatek w pewnym sensie sytuacja jest unikalna na przestrzeni ostatnich piętnastu lat, bo tyle mniej więcej lat obowiązują przepisy ustawy o samorządzie terytorialnym. Mamy to samo polityczne władztwo tak w kraju, jak i we wszystkich samorządach wojewódzkich. Więc jeżeli mamy tego typu sytuację, z punktu widzenia już nie tylko merytorycznego, ustawowego, ale i politycznego, to w każdym ugrupowaniu można powiedzieć „panowie, możecie następnym razem nie kandydować, możecie już nie mieć możliwości pełnienia swoich funkcji”, bo tak to jest w ugrupowaniach; jak nie ma zgody, żeby ktoś kandydował, to nie kandyduje. Jeżeli ktoś się zachowuje nie tak jak trzeba w stosunku do swego ugrupowania, to się nie znajdzie na liście, nie dostanie rekomendacji na marszałka. I tak to będzie. I wiem, że to jest praktykowane nie tylko w naszym klubie, ale i praktykowane w klubach innych partii, więc nie rozumiem problemu. W związku z tym problemu rzeczywiście być nie powinno, ale on jednak jest. Dlatego też należy na to tak popatrzyć, że jeżeli jest problem, to jeśli nie można go załatwić politycznie, z takich czy z innych względów, to powinien być załatwiony legislacyjnie. Te rzeczy powinny być ustawowo w jakiś sposób wyjaśnione.

Dzisiaj, czytając przedpołudniem informację ministerstwa, przeglądałem materiały, które mam pozapisywane jak raz w folderze dotyczącym różnych działań związanych z transportem. Przypadkowo trafiła mi się uchwała Sejmu odnośnie do właśnie wydawania środków unijnych i koordynacji na dużych robotach inwestycyjnych, jakimi są roboty torowe i drogowe. Uchwała ta chyba nawet w tej sali została zaproponowana, a potem przyjęta na sali obrad plenarnych.

Niestety, zapomnieliśmy wszyscy, sam też się biję w piersi, że powinniśmy jako Komisja rozliczać rząd z tej uchwały Sejmu. A się nic w tej sprawie nie robi. Jak posłowie zapomnieli, to potem już nikt nie pamięta, że taka uchwała obowiązuje. W tej uchwale było powiedziane, że powinny być planowane inwestycje wieloletnie, właśnie ze względu na to, o czym mówimy. Minister finansów musi na wszystkie roboty kolejowe zaplanować pieniądze na każdy rok wraz z zamknięciem inwestycji, a nie tylko w budżecie na dany

rok. I tego typu rozwiązania tam się znalazły. Tymczasem okazuje się, że sami w jakiś sposób zaniedbaliśmy to, co miało ułatwić pracę i rządowi, i posłom, i samorządom.

Dzisiaj mówimy, że tu pasażer nie może dojechać lub tam nie może dojechać. Tymczasem już od dwóch lat, a właściwie od trzech lat, resort zobowiązywał się do przygotowania sposobu rozwiązania wspólnego problemu. Tu, na tej sali, mówiono o koncepcji, że ma być ewentualnie do tego umocowana spółka PKP SA, albo też osobna spółka, której udziałowcami będą wszyscy przewoźnicy. Każdy nowy przewoźnik będzie musiał wnosić udziały do tej spółki. Taka koncepcja była tutaj przedstawiona, tymczasem gdzieś tam sobie te sprawy przysypiają.

W tym momencie w tej sali nic nie możemy poradzić, że następują zmiany kadrowe. Ale nie nastąpiły żadne zmiany polityczne, jeśli chodzi o polityczną ciągłość funkcjonowania resortu. Więc przynajmniej w jakiś sposób między sobą pilnujcie tego, żeby te słowa, które padają na tej sali i znajdują się w protokołach posiedzeń Komisji, były w jakiś sposób kontynuowane. Bo wtedy wszystkim nam będzie przykro i będziemy się nad tym zastanawiali, ponieważ nie tylko do posłów rządowych, ale i do posłów opozycji, przychodzą ludzie, którzy są pasażerami kolei czy pracownikami kolei, którzy w jakiś sposób się żalą, jak wy tam w Sejmie tych rzeczy pilnujecie. Dla wielu ludzi nie ma znaczenia to, czy jesteś posłem koalicji rządzącej, czy opozycji. Oni tylko przychodzą do ciebie jako posła i uważają, że jak już możesz wypowiadać w Sejmie, to coś z tego powinno wynikać, a okazuje się, że któryś już raz z kolei mówimy o tych sprawach i nic z tego nie było. Dzisiaj tak samo się skończy. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Na chwilę przerwiemy tę dyskusję i poproszę o zabranie głosu pana senatora Janusza Sepioła, który złoży nam oświadczenie dotyczące naszej dyskusji na początku posiedzenia Komisji, proszę bardzo.

Senator Janusz Sepioł:

Panie przewodniczący, szanowni państwo, panie i panowie posłowie, jeżeli idzie o poprawkę nr 11 do ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw, chodziło o wypadki drogowe spowodowane po spożyciu alkoholu. Był dodany wątek środków odurzających. Była wątpliwość czy poprawka była złożoną ze spójnikiem „i" czy ze spójnikiem „lub". Mam na piśmie złożoną tutaj poprawkę senatora Martynowskiego, w której używa spójnika „lub". Dlaczego jest to istotne? Gdyby była koniunkcja, to chodziłoby tylko o takie przypadki, kiedy ktoś zażył narkotyki po wypiciu wódki. Natomiast chodzi o przypadki użycia narkotyków i spożycia alkoholu. Prawdopodobnie nieporozumienie wynika z faktu, że senator Martynowski zaczął od składania poprawki, w której używał koniunkcji. I po dyskusji z legislatorem dokonał autopoprawki i na piśmie złożył poprawkę używając słowa „lub". I taką poprawkę Senat przegłosował i przyjął, co niniejszym oświadczam.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękujemy bardzo. Ja myślę, że nie będziemy toczyć dyskusji. Bardzo dziękujemy panu senatorowi, że znalazł czas i wyjaśnił tę kwestię. Myślę, że mamy tu sprawę jasną. Ale prosiłbym, jeśli to jest możliwe, aby pan senator mógł nam zostawić tę poprawkę. Bardzo dziękujemy. Dziękuję bardzo. I wracamy do dyskusji.

Poproszę teraz pana posła Bogdana Rzońcę.

Poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Panie przewodniczący, szanowni państwo, jeśli chodzi o kolejowe połączenia pasażerskie, mamy do czynienia z sytuacją dosyć dramatyczną, bo jesteśmy liderem w skali Unii Europejskiej pod względem likwidacji dróg żelaznych. Od 1990 roku systematycznie tych dróg żelaznych po prostu ubywa w Polsce.

Mamy też taką sytuację, że do 51 polskich powiatów w ogóle nie dociera kolej czyli jakby można powiedzieć, że wykluczonych z obszaru podróży pasażerskich podróży kolejowych jest w Polsce około 3 miliony osób. Mamy w opracowaniu pana ministra ostatnie zdanie, do którego chciałbym się odnieść, bo – moim zdaniem – jest ono kluczowe dla nas wszystkich, określa jakby pozycję Sejmu w tej materii, o której mówimy,

przewozów regionalnych czy połączeń międzywojewódzkich. Jest napisane czarno na białym, że „najważniejszym czynnikiem decydującym o lepszej koordynacji kolejowych rozkładów jazdy w przewozach regionalnych jest przede wszystkim dobra wola i chęć właściwej i efektywnej współpracy organizatorów tych przewozów, czyli samorządów wojewódzkich".

Ja rozumiem, że jeśli będziemy się odnosić do dobrej woli, to praktycznie pozostaniemy w swoim miejscu i nie jesteśmy w stanie nic zrobić. Bo nawet jeślibyśmy tutaj zaprosili marszałków województw i powiedzieli im o tym, że mają złą wolę, to oni nas po prostu wyśmieją i powiedzą: „coście nam panowie dali kilka lat temu"? Z jaką pozycją wyjściową powstała spółka „Przewozy Regionalne"? Bo jej dług się ciągnie.

I tak samo sprawy nie rozwiązuje kwestia budowania planów transportowych. Rok 2014 jest tuż tuż, wiemy skądinąd, że praktycznie w wielu województwach ten problem jest nietknięty. Nie wiem kto może marszałka przymuszać do tego, żeby już ogłosił przetarg na wykonanie tych planów, żeby się znalazł jakiś profesjonalny wykonawca i żeby można było zlecić tę robotę, bo to jest poważna sprawa. Nie zrobi tego urzędnik ani urząd, więc prawdopodobnie plany takie są jeszcze w tej chwili w powijakach i nawet dużo założeń brakuje do rozpoczęcie budowy planów transportowych.

Jest sytuacja, o której tutaj już była mowa, że – niestety – organizatorzy przewozów, to jedno, i to najważniejsze, bo organizatorzy dają pieniądze na przewozy w każdym z województw, marszałkowie dają pieniądze. Co oni robią w tej chwili? Przy wzroście stawek dostępu do infrastruktury kolejowej czy rosnących opłatach za prąd oni „wycinają" kolejne połączenia kolejowe. Jak zrobić dobry, mądry rozkład jazdy pociągów, także międzywojewódzkich, skoro na niektórych liniach marszałka stać tylko na to, żeby pociąg kursował jedynie rano i wieczorem. Co innego wymyśli? I to jest tak właśnie, że jak pociąg jedzie rano albo wieczorem, to nie jest skomunikowany z innymi środkami transportu. I jest problem, czy my będziemy jako Sejm mogli w jakiś sposób odnieść się do tego, że nic dla marszałków, niestety, nie możemy zrobić, czy spróbujemy zrobić jakąś poprawkę do ustawy o transporcie publicznym, żeby spowodować zanik tego ograniczenia, tego wykluczenia komunikacyjnego, z którym mamy do czynienia w obszarze transportu kolejowego. To jest ogromny problem i on będzie narastał w miarę tego, jak samorządy będą się zadłużać, jak będą pojawiały się przepisy dotykające samorządowców w postaci braku możliwości powzięcia kredytu w związku z nową ustawą o finansach publicznych.

Przypuszczam, że negocjacje z przewoźnikami na najbliższe lata będą tak wyglądały, że będzie jeszcze mniej pieniędzy, jeszcze mniej połączeń kolejowych. I te połączenia będą stale coraz droższe. I pojawi się, niestety, bardzo duża niechęć radnych sejmików, którzy tak naprawdę ustalają budżety, do kwestii transportu kolejowego. I pojawią się głosy, żeby w ogóle zamykać kolej, „wycinać" połączenia kolejowe, nie modernizować torów, co tak naprawdę uważam za straszną rzecz. Niechęć do kolei będzie rosła, jeśli nie przeniesiemy znacznej części transportu pasażerskiego na koleje i zadbamy o to, żebyśmy rewitalizowali linie, modernizowali tory i zwiększali prędkości pociągów na tych torach, robili dobre, szybkie przystanki. I zachęcali samorządy do tego, żeby…

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Proszę ponownie włączyć mikrofon.

Poseł Bogdan Rzońca (PiS):

…żeby kupowały nowoczesny tabor. Myślę tutaj o autobusach szynowych, bo już dużo zrobiły samorządy w tej materii. Jeśli tego wszystkiego nie zrobimy, to niechęć do transportu kolejowego wśród radnych będzie narastała, a pasażerowie po prostu zwyczajnie w świecie odejdą od takiej sytuacji, gdzie jest pociąg rano, pociąg wieczorem. Praktycznie, tak naprawdę, ułożenie dobrego rozkładu jazdy będzie niemożliwe z uwagi na uwarunkowania finansowe. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Pan poseł Józef Racki, proszę.

Poseł Józef Racki (PSL):

Panie przewodniczący, szanowni państwo. W porównaniu z rokiem 2010 spółka PKP Intercity zanotowała spadek wielkości przewozów o 543 tysiące pasażerów. Pociągi spółki „Przewozy Regionalne” przewiozły o 4685 tys. pasażerów mniej. Natomiast rok 2011 był kolejnym rokiem wzrostu wyników działalności spółki Koleje Mazowieckie. W roku 2011 dynamicznie wzrosły wyniki działalności spółki Koleje Dolnośląskie.

Jeżeli zastanowimy się nad tymi akapitami, które przeczytałem w informacji ministerstwa, to koleje, które są u nas motorem, a właściwie powinny nim być, akurat stają się spółkami, które zaczynają się zwijać. A powstają nowe koleje. Jeżeli popatrzymy – Koleje Mazowieckie – wzrost liczby przewożonych pasażerów. Powstały spółki przewozowe Koleje Wielkopolskie, Koleje Dolnośląskie i Koleje Śląskie. Co powodowało, że samorządy wojewódzkie decydowały się z tych samych pieniędzy tworzyć swoje własne spółki przewozowe, a nie uczestniczyć w innej własnej spółce „Przewozy Regionalne”, w której udziały posiadają? Są tego jakieś przyczyny. Przecież to są te same pieniądze.

Jeżeli teraz moje województwo wielkopolskie powołało własną spółkę przewozową, to chyba było niezadowolone z istniejącego stanu rzeczy. I tak należy iść dalej. Patrzmy na mapę; zobaczymy, że województwo dolnośląskie łączy się z Wielkopolską. Jak powstanie spółka Kolej Zachodniopomorska, a Wielkopolska jeszcze kiedyś połączy się z województwem zachodniopomorskim, to prawdopodobnie będziemy dążyli do tego, że wyjdziemy z tego „tortu”, czyli spółki „Przewozy Regionalne” i zaczniemy pracować na swoich kolejach, bo coś jest przyczyną, że jednak tworzymy takie ciągi komunikacyjne. Stąd podzielam stanowisko, że jest nie do przyjęcia ucinanie jakiś kolei przed granicą województwa, ale ja też to robiłem. Jeżeli nie mogłem dogadać się z sąsiednim województwem na niwie samorządowej, to szukałem oszczędności kosztowej. I stąd się wzięło to, o czym mówimy. Na to ani minister nie będzie miał wpływu, ani my, ponieważ samorząd jest samodzielną jednostką. I on decyduje o pieniądzach, on decyduje o tym, jak będzie wydawał swoje pieniądze na publiczne funkcje, a pulę środków samorząd ma ograniczoną.

Jeżeli teraz do tego jeszcze dodamy taką myśl, że samorząd otrzymuje określone dochody z podatków i planuje wydatkowanie tych dochodów, to również pewnie nie zaplanuje w cyklu wieloletnim rozkładów jazdy, które jednak wykonujemy co jakiś czas. A to kosztuje. Opracowanie planu transportowego nie jest rzeczą łatwą ani tanią. Stąd uważam, że u nas zbyt często zmieniamy rozkłady jazdy i ciągle dążymy do doskonałości, ale ta doskonałość jest coraz gorsza, bo jeździmy wolniej. Uważam, że jednak rozkłady jazdy powinny mieć większą stabilność niż posiadają dotychczas. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Pan poseł Michał Wojtkiewicz, proszę.

Poseł Michał Wojtkiewicz (PiS):

Dziękuję bardzo. Według mnie koledzy poruszyli tu dosyć istotne sprawy. Chciałbym, patrząc na to, podsumować. Rozkład jazdy, jakoby wzorcowo nam narzucony, ma być panaceum na niemoc organizacyjną na kolei. Rozkład jazdy jest w kolejce ważności gdzieś na samym końcu. Nie będzie poprawy, jeżeli nie rozwiążemy przede wszystkim problem Polskich Linii Kolejowych, aby pociągi mogły się po torach poruszać szybko. Jeżeli to będzie spełnione, to w następnym etapie trzeba do tego dobrać tabor. Jeżeli mamy spełnione te dwa warunki, to wtenczas dopiero może wchodzić w życie rozkład jazdy. Rozkład jazdy będzie samoczynnie wszystko regulował, może nie tak samoczynnie, ale nie trzeba rozwijać nie wiadomo jakich instytucji. Proszę przede wszystkim zwrócić uwagę na jedno. Kiedyś byłem starostą. W roku 2000 poprosiłem kolejarzy z okręgu krakowskiego, bo w powiecie pociągi jakoś tak kulały. Pytam się ich – dlaczego? Wtedy jeden z radnych wstał i powiedział: panie starosto, jak mamy jeździć, kiedy ten pociąg w ogóle nie zatrzymuje się na naszej stacji? Trochę przesadzam, ale czy w końcu tak nie jest? Likwidujemy połączenia kolejowe, nie mamy możliwości poruszania się szybko. Kiedyś z Tarnowa do Wrocławia jeździłem niecałe pięć godzin. Dzisiaj już siedem godzin, szanowni państwo. Konkurencja? Jaka konkurencja? Konkurencja drogowa jest o prawie trzy godziny lepsza. Więc kto będzie jeździł pociągami na tym odcinku trasy

brudnym, śmierdzącym wagonem, jeszcze do tego siedem godzin? I po co rozkład jazdy? Jaki rozkład jazdy? Przecież ludzie nie chcą jeździć koleją, a my tę niemoc próbujemy załatwić rozkładem jazdy.

Niemoc na kolei powoduje ciągłą jej degradację. Jeżeli w całym systemie kolei to się nie zmieni, to kolej bez przerwy będzie degradowana z roku na rok. Podawano tutaj przykłady, jak zmienia się liczba osób podróżujących. Kiedyś proponowałem połączenie Kielc z Tarnowem przez Busko. Byłoby to połączenie dwóch województw. Mogłoby to skrócić przejazdy na 140– kilometrowej trasie. Nie, nie da rady, bo jest jakaś inna opcja itd. Po prostu nie ma jakiejkolwiek wizji, nie ma programu. Rozkład jazdy nie załatwi tego burdelu na kolei, przepraszam bardzo za to określenie. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Nie wiem, jak to potraktować, bo pan poseł zaczął od podsumowania. Ale mimo tego podsumowania, będziemy kontynuować prace Komisji. Pan poseł Grzegorz Woźniak, proszę bardzo.

Poseł Grzegorz Woźniak (PiS):

Panie przewodniczący, szanowni państwo, poruszamy dzisiaj wiele problemów dotyczących koordynacji. Ja tak może wypowiem się na przykładzie własnym, bo sam doświadczam częstych zmian rozkładów jazdy. Na przykładzie sześciu miesięcy chciałem państwu powiedzieć jak to wygląda, bo to może dla mnie nie jest utrudnienie, bo człowiek sobie zawsze znajdzie alternatywę dojazdu innym środkiem lokomocji niż kolej.

Dojeżdżam na linii Lublin–Warszawa; wsiadam na stacji Pilawa. Jak w ostatnich sześciu miesiącach wygląda rozkład jazdy? Oczywiście, muszą być zmiany rozkładu jazdy, o czym państwo mówiliście. Ale jak to utrudnia życie grupie w granicach 80-120 osób, które korzystają z jednego połączenia. Osoby te muszą dotrzeć na określoną godzinę do pracy, bo są umówione z pracodawcą, że po zmianie rozkładu jazdy będą przychodziły do pracy 15 minut później i będą z niej 15 minut później wychodzić. Nagle się okazuje, że po dwóch miesiącach następuje zmiana rozkładu jazdy, która całkowicie zmienia odjazd pociągów, że te piętnaście minut nie wystarcza w żadną stronę. Bo na przykład, jeżeli trzy miesiące temu dany pociąg odjeżdżał o godz. 6.03, po dwóch miesiącach przyjeżdża na stację, na której wsiadają ci pasażerowie i odjeżdża dwadzieścia parę minut po szóstej. Następnie przywraca się godzinę odjazdu na 6.03, potem znowu zmienia się na godz. 7.00, aby po dwóch miesiącach znowu odjeżdżać 50 minut później. W tym momencie powoduje to dezorganizację i komplikację dla osób dojeżdżających. Potem widzimy spadek przewozów itd. Ludzie szukają alternatywy, żeby w tym momencie dotrzeć do swojego zakładu pracy na godzinę, na którą się umówili z pracodawcą. Nie każdy pracodawca, oczywiście, jest tak elastyczny, żeby domówić godzinę przyjścia do pracy. Tak się dzieje tylko na jednej stacji wobec tej grupy 80-100 osób. Ale często ludzie dojeżdżają do pracy z Dęblina, z Puław. I oni – jadąc do pracy do Warszawy – mają bardzo duże utrudnienia, ponieważ w ten sposób muszą szukać alternatywnego sposobu dojazdu. Dla wielu, oczywiście, jest to możliwe, bo są busiki i różnego typu środki komunikacji. Trzeba jednak wyjechać pół godziny wcześniej, żeby dotrzeć do pracy na umówioną godzinę. Powoduje to utratę pasażerów dla samej firmy przewozowej, a tym bardziej utrudnienia, bo w końcu tak jest, jak państwo mówiliście – puste pociągi i kłopoty z dotarciem do pracy.

Tyle na podstawie jednego połączenia. Tych połączeń jest więcej. To jest problem dla dziesiątek mieszkańców, którzy nie mają innej alternatywy lub muszą jej szukać, albo ewentualnie szukać zmiany miejsca pracy, co jest bardzo dużym utrudnieniem. Okazuje się, że to jest kwestia utrudnienia zwykłego dojazdu do pracy. Jest to spowodowane tym, że nie mogą dotrzeć do pracy na określoną godzinę. I potem znowu po dwóch miesiącach muszą starać się dogadać z pracodawcą i ustalać nową godzinę dotarcia do zakładu pracy. Jeżeli w ogóle jest to możliwe, bo niekiedy nie jest możliwe. To jest problem, który również wynika z koordynacji rozkładów jazdy i z ich częstych zmian. Jak powiedziałem, zmiana rozkładu jazdy – oczywiście tak, ale ona też powinna być poddana pod wgląd nie tylko ze względu na dogodność połączeń kolejowych dla samej firmy transportowej, ale również osób, które korzystają z kolei. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Pan przewodniczący Andrzej Adamczyk, proszę.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, panie ministrze, panie i panowie posłowie, od godziny toczy się debata, pragnąłbym usłyszeć też odpowiedź, czy istnieją możliwości wprowadzenia lepszej koordynacji rozkładów kolejowych przewozów regionalnych w obrębie sąsiadujących województw. Na ten temat rzeczowa odpowiedź nie została absolutne udzielona. I można by powiedzieć, że debata przypomina cokolwiek te dyskusje chociażby z zakresu, czy lepsze jest minimum z maksimum, od maksimum z minimum. W informacji rządu czytamy oto, że „Proces koordynacji na etapie budowania oferty przewozowej pomiędzy sąsiadującymi województwami leży poza kompetencjami PKP Polskie Linie Kolejowe SA". Czyli wiemy – zdaniem resortu transportu, PKP są zwolnione z odpowiedzialności za koordynację rozkładów jazdy. Panie ministrze. Pragnę zadać konkretne pytanie. Czy w tym państwie funkcjonuje jakakolwiek instytucja, która jest w stanie spowodować, że koordynacja rozkładów kolejowych przewozów regionalnych będzie właściwa? Bo ja jestem absolutnym wrogiem znajdywania lepszych rozwiązań od istniejących. Albo rozwiązania są dobre, albo są złe, albo ich wcale nie ma.

W związku z powyższym uznaję, że wobec informacji rządu, że „całym tym zjawiskiem kieruje dobra wola i chęć właściwej i efektywnej współpracy organizatorów tych przewozów", mam rozumieć, że nie ma w tym państwie instytucji, która jest w stanie doprowadzić do regulacji, które chociażby zapewnią dojazdy do pracy, ale nie tylko. O tym dzisiaj wspominali i mówili w swoich wystąpieniach moi poprzednicy.

Stąd też pod rozwagę Wysokiej Komisji poddaję opracowanie dezyderatu kierowanego do rządu, aby ten przygotował projekty konkretnych rozstrzygnięć prawnych, skutkiem których wyeliminujemy warunek dobrej woli i chęci właściwej i efektywnej współpracy pomiędzy samorządami, a zmusimy przewoźników w transporcie pasażerskim do takich regulacji i takiego uzgadniania rozkładów jazdy, jak chociażby w transporcie drogowym. Jeżeli w pasażerskim transporcie drogowym można uzgodnić ze zdecydowanie lepszym skutkiem rozkłady jazdy, to myślę, że i pośród przewoźników kolejowych także to jest możliwe.

Panie ministrze, albo inaczej – nieobecny panie ministrze Nowak, mam nadzieję, że pana zastępcy nie traktują absolutnie sektorowo swoich kompetencji. Jeśli pan minister odpowiedzialny za sprawy transportu kolejowego jest mentalnie związany ze spółką Polskie Koleje Państwowe, to mimo wszystko wykracza dalej poza możliwości PKP. Zresztą w informacji ministerstwa, jeszcze raz powtarzam, stwierdza się, że PKP są tutaj absolutnie niekompetentne. Żeby minister właściwy w resorcie pana Sławomira Nowaka, czy ministrowie właściwi… Bo być może potrzebny do tego będzie pan minister Tadeusz Jarmuziewicz, sekretarz stanu, jeden z filarów, podpora polskiego transportu. Myślę, że to literalnie zostanie zapisane w biuletynie sejmowym. Myślę, że resort transportu jest w stanie stworzyć tego typu projekty. Wobec braku jakiejkolwiek odpowiedzi w informacji rządu, że można wprowadzić lepszą organizację, poza tą, która funkcjonuje, składam wniosek o odrzucenie informacji rządu na dzisiejszym posiedzeniu Komisji. Zwracam się do wysokiego prezydium Komisji i do członków Komisji o rozważenie możliwości opracowania dezyderatu wzywającego rząd do przygotowania propozycji rozstrzygnięć prawnych. Chodzi o takie rozstrzygnięcia, które dałyby szansę i stworzyły warunki na właściwą koordynację rozkładów jazdy, także w przewozach regionalnych. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Zaczęliśmy posiedzenie Komisji od chwalenia materiałów, a kończymy wnioskiem o odrzucenie informacji rządu. Jeszcze pan poseł Adam Abramowicz, proszę.

Poseł Adam Abramowicz (PiS):

Ja króciutko. Ponieważ to ja jestem autorem wpisania do planu pracy Komisji tego tematu, chciałbym poinformować kolegów posłów, bo z tej dyskusji wynika, że nie bardzo się orientują do końca, o co tutaj chodzi. To nie chodzi o to, że koleje mamy

w części zaniedbane, że wagony są brudne i pociągi powoli jeżdżą, bo to jest fakt, na części odcinków kolejowych jest taki stan. I rzeczywiście to trzeba poprawić, żeby koleje mogły konkurować z innymi środkami transportu.

Ale koleżanki i koledzy posłowie, zwłaszcza z Platformy Obywatelskiej i z Polskiego Stronnictwa Ludowego, bo może za chwilę będziemy głosowali, więc poprosiłbym, żebyście uważali. Tu chodzi o taką sytuację, jest wyremontowany tor, włożone ogromne pieniądze, jest nowoczesny tabor, klimatyzowany, który porusza się z dużą prędkością, szybciej niż samochody, które stoją w korkach w Mińsku Mazowieckim. Mimo takiej sytuacji, nie ma połączenia. Czy państwo rozumiecie, o co chodzi? No bo jeżeli będziemy tolerowali coś takiego, to naprawdę, zaprośmy tutaj kogoś, kto nakręci komedię, o której mówiłem. I pokażmy ludziom w jakiej żyjemy rzeczywistości. To o to chodzi, że dzisiaj jest rzecz po prostu niewyobrażalna i marnotrawstwo, o którym czytamy w opracowaniu ministerialnym. To trzeba zakończyć. Jest to spowodowane prawem. Dzisiaj mamy spółki, które podlegają marszałkom województw. Tu były takie wypowiedzi; jeśli marszałek się kieruje interesem budżetu danego województwa, to on się nie będzie kierował interesem ogólnym zapewnienia transportu, komunikacji. I tyle.

Teraz konkretne pytania. Czy ministerstwo zamierza coś zrobić, czyli zmienić prawo w tym względzie? Bo można zmienić prawo i zmusić marszałków województw, nie dając im pieniędzy. Poprzez prawo, oczywiście, też można. Więc oczekuję odpowiedzi, czy tak będzie, czy nie? Jestem zwolennikiem takiego oto rozwiązania, żeby zmusić marszałków i dać im pieniądze albo odebrać im spółki regionalne i zrobić w końcu normalną kolej państwową, tak jak jest w większości krajów świata, która będzie realizowała połączenia na wyremontowanych torach.

Koleje Mazowieckie mają naprawdę piękne wagony. Nie wiem, czy państwo jeździcie koleją w stronę Siedlec, czy nie. Klimatyzacja, szybkość, czystość. Naprawdę, aż przyjemnie się do takich wagonów wsiada. Dlaczego Koleje Mazowieckie mają wzrost liczby przewożonych pasażerów? To się nie wzięło znikąd. Oni tam doskonale realizują przewozy. No i co z tego, skoro można dojechać tylko do Siedlec i dalej się nie pojedzie.

Dzisiaj jest taka sytuacja: ludzie, którzy mieszkają na wschód od Siedlec, jadą do Siedlec, a z Białej Podlaskiej, Terespola, Międzyrzecza, Łukowa jadą samochody i zabierają ludzi ze stacji kolejowej w Siedlcach. Czy to jest normalne? Nienormalne. Jeżeli wyjdziemy dzisiaj z posiedzenia Komisji bez jakiegoś konkretnego uzgodnienia, to znaczy, że nie nadajemy się na posłów. Takie jest moje zdanie. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Jest propozycja, żeby jednak Łuków wrócił do województwa mazowieckiego i będzie problem rozwiązany. Panie ministrze, proszę o odpowiedź.

Podsekretarz stanu w MTBiGM Andrzej Massel:

Szanowni państwo, przede wszystkim sam się nie spodziewałem, że tak duże zainteresowanie wywoła wśród posłów temat przewozów kolejowych i skomunikowania transportem kolejowym poszczególnych regionów. Natomiast zacząłbym od takiej kwestii fundamentalnej. Słuchając państwa, można by odnieść wrażenie, że zasada subsydiarności, która obowiązuje w Unii Europejskiej, jest przez wielu z państwa negowana. A przecież to dobra zasada i raczej nie powinniśmy jej wypaczać. Dlatego, że po to samorządy realizują określone zadania, gdyż one są bliżej miejsca jakby realizacji swoich działań. Bardzo ważne jest, żeby tej zasady jednak przestrzegać. Widać też taką tęsknotę, nie wiem, za absolutyzmem oświeconym, żeby ktoś tym wszystkim potrząsnął i ten system ułożył na nowo. Znowu, proszę państwa, chyba jest to metoda nie na te czasy. Od razu powiem – my nie lekceważymy problemu skomunikowania pociągów i nie lekceważymy problemu tego, że szereg połączeń kolejowych urywa się na granicach województw. To jest rzeczywiście problem, on występuje nie od dzisiaj, on występuje praktycznie już od kilkunastu lat. Sam pamiętam sytuację, jak mniej więcej 10 czy 12 lat temu pociągi zaczęły kończyć bieg na trasie Lublin–Stalowa Wola na maleńkiej stacyjne Zeszyca, bo tam się kończyło województwo lubelskie. Natomiast to nie znaczy, że nie ma przypadków, gdzie jest coś odwrotnego. Pisząc w swoim materiale o tej dobrej woli i współpracy organizatorów przewozów, mamy też w tyle

głowy konkretne przykłady, gdzie taka współpraca jest i daje efekty. Przykład, dlaczego udaje się dogadać samorządom województwa wielkopolskiego i zachodniopomorskiego, że pociąg regionalny może jechać bezpośrednio z Poznania do Kołobrzegu. I jedzie taki pociąg. I pani prezes Kuczewska uznaje takie połączenie. I bardzo dobrze, że jest takie połączenie; jest taniej i jest to pociąg osobowy.

Dlaczego udaje się Marszałkowi Województwa Pomorskiego dogadać się z Marszałkiem Województwa Kujawsko-Pomorskiego i u tego samego przewoźnika zamawiają usługi przewozowe na trasie Toruń–Grudziądz–Malbork? Mimo że po drodze jest granica województwa. A jeszcze dwa czy trzy lata temu był taki moment, że pociągi były rozerwane i pociągi jeździły tylko z Torunia do Grudziądza i z Kwidzyna do Malborka. Teraz znowu pociągi jeżdżą bezpośrednio. Czyli udało się coś załatwić. Kolejny przykład. Dlaczego udało się marszałkom województwa mazowieckiego i podlaskiego jednak dogadać, i na trasie Siedlce–Terespol jeżdżą pociągi dwóch przewoźników; Kolei Mazowieckich i spółki „Przewozy Regionalne". Ta trasa mniej więcej się bilansuje i regiony są ze sobą skomunikowane. Lepiej lub gorzej, ale są.

Proszę państwa. Chciałbym, żebyśmy nie popadali w fatalizm, że nie da się tego problemu rozwiązać na poziomie samorządów. Mogę zapewnić, że da się to zrobić, bo znam to trochę z innej perspektywy, w roku 2001 pracowałem dla samorządu województwa pomorskiego, starając się właśnie organizować przewozy na poziomie województwa. Jest to możliwe, proszę państwa.

Dalej. Istnieje spora rola również Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej jako organizatora kolejowych pasażerskich przewozów międzywojewódzkich. My w zakresie naszej działalności staramy się zapewnić powiązania poszczególnych województw ze sobą pociągami, które zamawiamy w PKP Intercity. Czyli te pociągi, które kursują jako służba publiczna, to jest oferta, która ma zapewnić powiązania pomiędzy województwami. Nie mówmy, że takich połączeń nie ma, bo one są. Nawet pewne połączenia zostały niedawno uruchomione, które przez jakiś czas nie funkcjonowały. Nie było połączeń do Zamościa; od roku są pociągi na trasie Kraków–Zamość. Nie było pociągów dalekobieżnych do Rybnika; jeżdżą takie pociągi do Rybnika. Na wakacje zostanie uruchomiony pociąg bezpośrednio z Raciborza i z Rybnika przez Katowice do Gdyni i do Łeby. Czyli pewne połączenia są wręcz nowo uruchamiane.

Połączenia międzynarodowe. Od 6 czerwca zacznie kursować pociąg z Gdyni do Berlina. Przez kilka lat nie było takiego połączenia, teraz wraca. Jak tylko zostaną zakończone projekty rewitalizacyjne w województwie podkarpackim, zostaną ponownie uruchomione pociągi dalekobieżne do Zagórza przez Jasło. Ostatnio nie było takich pociągów, chcemy, żeby wróciły. Czyli, proszę państwa, to jest nie tak, że nic nie możemy zrobić. Coś jednak możemy zrobić. Zgadzam się z wieloma głosami państwa, bo są one po prostu zdroworozsądkowe. Oczywiście, ten system wymaga usprawniania. Natomiast bardzo bym prosił, żebyśmy nie wynajdywali koła na nowo, dlatego że możemy tylko zaszkodzić, a nie poprawić.

Co do postulatów zmiany prawa. Prawo nie jest w stanie przewidzieć każdej sytuacji i nie może być zmieniane zbyt często. Szereg regulacji dotyczących koordynacji przewozów zostało wprowadzonych latem ubiegłego roku w ustawie o transporcie kolejowym. Dajmy szansę zafunkcjonować tym regulacjom. Urzędowi Transportu Kolejowego zostały nadane duże kompetencje regulacyjne. Dajmy szansę wykazać się organom regulacyjnym, że te regulacje mogą dać konkretny efekt. Tak że bardzo bym prosił o jednak bardziej wyważone spojrzenie na problem i przede wszystkim na możliwość sprawdzenia, czy regulacje prawne już obowiązujące nie mogą być lepiej wykorzystywane. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Czy ktoś z naszych gości jeszcze chciałby zabrać głos? Nie ma zgłoszeń. W trakcie dyskusji został zgłoszony wniosek o odrzucenie informacji Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej o możliwości wprowadzenia lepszej koordynacji rozkładów kolejowych przewozów regionalnych w obrębie sąsiadujących

województw. Czy pan przewodniczący Andrzej Adamczyk podtrzymuje ten wniosek po wypowiedzi pana ministra? Pan minister wyjaśnił wiele spraw.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Niestety, ale muszę podtrzymać mój wniosek, ponieważ nie usłyszałem jednoznacznie brzmiącej odpowiedzi, czy nie ma możliwości wprowadzenia lepszej koordynacji. Taka odpowiedź tutaj nie padła i informacja w tym zakresie jest niepełna. Ona jest opisowa, natomiast nie daje jednoznacznej odpowiedzi, znaczy nie lepszej, ale dobrej, skutecznej, właściwej, takiej, jaka jest oczekiwana chociażby przez pasażerów przewozów regionalnych. Ta odpowiedź, panie przewodniczący, nie padła.

Z przykrością, ale swój wniosek, niestety, muszę podtrzymać.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo.

Kto z pań i panów posłów jest za przyjęciem wniosku o odrzucenie informacji? Proszę bardzo. Kto jest przeciw? Kto się wstrzymał? Proszę o podanie wyników.

Sekretarz Komisji Marcin Mykietyński:

9 głosów za, 11 przeciw, 1 wstrzymujący się.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Wniosek nie uzyskał akceptacji Komisji.

Mam też taką propozycję. Nie padł wniosek konkretny, ale padła pewna propozycja również pana przewodniczącego Andrzeja Adamczyka, dotycząca ewentualnie przyjęcia dezyderatu przez Komisję w tej sprawie. Ja bym prosił o pewną modyfikację, ponieważ pan minister mówił o kwestiach dotyczących ustawy o transporcie kolejowym i jej zmianach, które były poczynione w ubiegłym roku. Myśmy wcześniej jeszcze, mówię o kontynuacji pracy Komisji Infrastruktury, przyjęli ustawę o transporcie zbiorowym, która też jest aktem prawnym, który musimy mocno poznać w praktyce i to jak ta ustawa funkcjonuje. Pamiętamy doskonale, że bardzo ciężko było nam tę ustawę przyjąć.

Proponowałbym, żebyśmy tym tematem się zajęli czyli ocenili realizację w praktyce funkcjonującej ustawy o transporcie zbiorowym, a później dopiero zastanowili się nad tym, z jakim dezyderatem występować do rządu. Myślę, że ta ocena jest zbyt zawyżona, by na tym etapie taką decyzję podejmować. Jeżeli pan przewodniczący to zaakceptuje, to byśmy ustalili na następnym posiedzeniu prezydium Komisji, kiedy ten temat byłby omawiany.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Oczywiście, panie przewodniczący, dezyderat nie jest rzeczą absolutnie wymagalną w dniu dzisiejszym czy na następnym posiedzeniu Komisji. Jak już mówiłem, poddałem pod rozwagę wysokiemu prezydium i członkom Komisji Infrastruktury przygotowanie dezyderatu wzywającego rząd do podjęcia działań. Ich skutkiem będzie przedłożenie pakietu być może krótkich rozwiązań, które w sposób jednoznaczny określą zasady koordynacji tworzenia tychże rozkładów jazdy.

Mam nadzieję, że skutkiem tych działań będzie usunięcie jednej z niemożności. Pan minister, a mam nadzieję, że i obecni na sali, ze mną się zgodzą, że jest nią brak możliwości sprzedaży biletów kolejowych w jednej kasie na wszystkie linie kolejowe. To jest problem podobny jak problem skupu makulatury czy butelek za czasów komunizmu, wtedy też nierozwiązywalny.

Kiedy jeden z moich kolegów wcześniej powiedział, że jeżeli posłowie sobie z tym nie poradzą, to być może powinni się zastanowić nad istotą swojego funkcjonowania, to potwierdzam ten głos. Szanowni państwo, jesteśmy w stanie sobie z tym poradzić, to jest poza dyskusją. To jest kwestia woli, ale też determinacji resortu, ale przede wszystkim determinacji parlamentu, żebyśmy wszystkiego tak nie wybaczali, jak chociażby w tym ostatnim, dzisiejszym głosowaniu.

Drodzy państwo. Nie chciałbym tutaj krzyżować pana ministra Massela, bo to nie o to chodzi. Niemniej jednak ta informacja jest może opisowo bogata, natomiast jest żadną informacją, bo ona żadnemu z państwu tutaj obecnych nie daje delegacji, żeby po wyjściu za drzwi tej sali na pytanie, jak teraz będą koordynowane, czy będą lepiej

koordynowane rozkłady jazdy, żadnemu z państwa, którzy głosowaliście za przyjęciem tej informacji, delegacji do takiej odpowiedzi nie daje. Dziękuję

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Tę sprawę zamknęliśmy. Ja o co innego pytałem, tak że...

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Ja myślę, panie przewodniczący, i mam nadzieję, że kolejne posiedzenie Komisji będzie poświęcone sprzedaży biletów w PKP, bo to jest też konkretny problem i nawołuję do zajęcia się nim.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Podsumowanie jest jedno, mianowicie co będzie tematem następnego posiedzenia czy następnych posiedzeń Komisji Infrastruktury rozstrzygnie prezydium Komisji. Nie chciałbym tutaj tej dyskusji kontynuować. Jeszcze pan minister chciał zabrać głos, a także pani prezes. Panie ministrze, może najpierw zabierze głos pani prezes, a potem pan. Dobrze? Proszę.

Prezes spółki „Przewozy Regionalne” Małgorzata Kuczewska-Łaska:

Ja tylko chciałabym wszystkich państwa zaprosić do kas „Przewozów Regionalnych”, w których to kasach można kupić bilety na absolutnie wszystkie linie w kraju, na wszystkich przewoźników, tak że nie bardzo rozumiem tego problemu, bo mi się wydaje, że to jest sprawa załatwiona. W naszych kasach z całą pewnością można kupić wszystkie możliwe bilety kolejowe w Polsce. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

To musi być, pani prezes, zrozumiałe dla posłów, bo oni tego problemu nie mają, dlatego nie wiedzą. Panie ministrze, proszę.

Podsekretarz stanu w MTBiGM Andrzej Massel:

Ja tylko chciałem złożyć konstruktywną propozycję. Ponieważ kończymy opracowywanie planu transportowego na poziomie krajowym, bylibyśmy z nim gotowi gdzieś w ciągu półtora do dwóch miesięcy. Chcielibyśmy go przedstawić Wysokiej Komisji jako przykład zrealizowania po prostu ustawy o publicznym transporcie zbiorowym. Myślę, że to byłby test słowny wychodzący jakby naprzeciw oczekiwaniom Komisji.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Na tym kończymy rozpatrywanie punktu dotyczącego przedłożonej informacji Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej.

Szanowni państwo. W związku z wyjaśnieniem, które uzyskaliśmy od pana senatora sprawozdawcy, pana senatora Janusza Sepioła i dokumentem, który nam przedstawia poprawkę złożoną przez pana senatora Martynowskiego (dobrze zapamiętałem nazwisko?) – przejdziemy do rozpatrzenia poprawek Senatu w sprawie ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw (druk nr 274). Poprawek jest jedenaście. Gdybyście panie mogły podać mi jeszcze poprawkę zgłoszoną przez pana senatora Martynowskiego.

Pan przewodniczący? Proszę.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Panie przewodniczący, szanowni państwo. Pragnę państwa przeprosić za zamieszanie, które było wynikiem złożenia informacji także przeze mnie, ale także przez moich kolegów w trakcie rozpoczęcia posiedzenia Komisji. My nie mamy wiedzy na temat tej poprawki i jej ostatecznej formy, o której mówił pan senator Janusz Sepioł. Mamy tylko i wyłącznie wiedzę wnioskodawcy na temat pierwotnej poprawki, którą składał. I to jest jakby novum, które nas zastało w trakcie posiedzenia Komisji. Jeszcze raz przepraszam za zamieszanie, które było powodem naszych wystąpień. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Nie ma problemu. Rozpoczynamy rozpatrywanie poprawek. Jak powiedziałem, jest ich jedenaście.

Poprawka nr 1. Proszę, panie mecenasie.

Legislator Mariusz Przerwa:

Panie przewodniczący, szanowni państwo, Biuro Legislacyjne wnosi o odrzucenie poprawki nr 1, dlatego że – owszem – jest to zmiana legislacyjna, ale w kilku miejscach w ustawie jeszcze konsekwentnie powinna być wprowadzona ta sama zmiana. Wprowadzenie teraz tej poprawki spowoduje, że można zadać pytanie, dlaczego ustawodawca akurat w ten przepis ingerował, a w inne nie. Trzeba to całościowo uregulować. Na tym etapie Biuro Legislacyjne prosi o odrzucenie poprawki nr 1.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję. Mam jeszcze pytanie, czy ewentualnie jest możliwość blokowania poprawek?

Legislator Mariusz Przerwa:

Tak.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

To proszę powiedzieć.

Legislator Mariusz Przerwa:

Poprawka nr 5 z poprawką nr 9.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Proszę bardzo, panie ministrze.

Sekretarz stanu w MTBiGM Tadeusz Jarmuziewicz:

Poprawka nr 1 została zgłoszona przez legislatorów w Senacie. Jeżeli pan mecenas teraz powiada, że to jest w innych miejscach ustawy, to wypada nam się z tym zgodzić. OK.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Czy jest sprzeciw ze strony pań i panów posłów wobec propozycji odrzucenia poprawki nr 1 i negatywnej rekomendacji? Nie ma sprzeciwu.

Jest negatywna rekomendacja Komisji do poprawki nr 1.

Poprawka nr 2. Rozumiem, że pan mecenas nie ma uwag. Panie ministrze?

Sekretarz stanu w MTBiGM Tadeusz Jarmuziewicz:

Proponuję poprzeć tę poprawkę.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dobrze. Czy jest sprzeciw wobec propozycji pozytywnego zaopiniowania poprawki nr 2? Nie ma sprzeciwu, jest pozytywna rekomendacja.

Poprawka nr 3. Pan mecenas, proszę.

Legislator Mariusz Przerwa:

Biuro Legislacyjne wnosi o odrzucenie tej poprawki, dlatego że na etapie posiedzenia podkomisji Biuro proponowało skreślenie tych wyrazów, o których jest mowa w poprawce. W związku z tym, że ust. 3 pkt 1 odnosi się do ust. 1, gdzie wyraźnie mówimy o drodze. Dookreślanie tego po raz drugi nie ma po prostu sensu. Biuro prosiło o wykreślenie tych przepisów. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Panie ministrze?

Sekretarz stanu w MTBiGM Tadeusz Jarmuziewicz:

Po raz kolejny wielka zgoda legislatorów sejmowych i senackich, więc tym razem przyznaję rację panu mecenasowi.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Czy jest sprzeciw wobec propozycji negatywnej rekomendacji Komisji dla poprawki nr 3? Nie ma sprzeciwu; jest negatywna rekomendacja dla poprawki nr 3.

Poprawka nr 4. Proszę, pan poseł Stanisław Huskowski.

Poseł Stanisław Huskowski (PO):

Ja tylko chciałem zwrócić uwagę, że poprawka nr 4…

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):
Panie pośle, proszę bliżej mikrofon, dobrze?

Poseł Stanisław Huskowski (PO):
Ta poprawka nr 4 wnosi zapis, że audyt bezpieczeństwa ruchu drogowego na tym ostatnim etapie jest organizowany przez firmę zewnętrzną. To tylko tyle.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):
Pan poseł Jerzy Szmit, proszę.

Poseł Jerzy Szmit (PiS):
Panie przewodniczący, chciałem prosić Biuro Legislacyjne o wyjaśnienie, gdyż można też to interpretować tak, przynajmniej moim zdaniem, że wprowadzając poprawkę Senatu audyt zewnętrzny może być przeprowadzany na wszystkich etapach audytu. O tym tak wiele dyskutowaliśmy. Jeżeli dobrze zrozumiałem poprawkę i ją dobrze interpretuję. Proszę o wyjaśnienie tego. Chodzi o poprawkę nr 4.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):
Może pan minister.

Sekretarz stanu w MTBiGM Tadeusz Jarmuziewicz:
Intencja była taka, że umożliwiamy audyt zewnętrzny na każdym etapie, od samego początku, tylko że dajemy sobie możliwość robienia audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego także siłami zewnętrznymi.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):
Panie mecenasie, czy chciałby pan coś dodać do tego?

Legislator Mariusz Przerwa:
Znaczy, ja tak samo to rozumiałem, że to jest możliwość dla zatrudnionych firm, żeby przeprowadziły jakby taki audyt wewnętrzny, ale to absolutnie nie wyklucza przeprowadzenia audytu zewnętrznego.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):
Jeszcze raz pan poseł Jerzy Szmit, proszę.

Poseł Jerzy Szmit (PiS):
Chodzi o to, aby do końca to wyjaśnić merytorycznie, bo jeżeli przyjmiemy to co uchwalił Sejm, to z tego wynika, że audyt zewnętrzny może zafunkcjonować dopiero na tym ostatnim etapie przeprowadzania audytu. Tak uchwaliliśmy.

Sekretarz stanu w MTBiGM Tadeusz Jarmuziewicz:
Myśmy uchwalili odebranie…Jak to pierwotnie wychodziło z Sejmu? Uchwaliliśmy odebranie możliwości robienia audytu siłami wewnętrznymi na czwartym etapie. Prawda? Taka była intencja. Senat proponuje, aby na każdym etapie była możliwość wykonywania audytu siłami wewnętrznymi i zewnętrznymi; i tymi, i tymi. Myśmy odbierali to…

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):
Rząd jaką ma opinię?

Sekretarz stanu w MTBiGM Tadeusz Jarmuziewicz:
Proszę?

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):
Co na to rząd?

Sekretarz stanu w MTBiGM Tadeusz Jarmuziewicz:
Rząd popiera poprawkę senacką.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):
Dobrze. Słyszymy, że pan poseł Jerzy Szmit ma inne zdanie. W takim razie rozstrzygniemy w głosowaniu. Jeżeli jest sprzeciw. Czy jest sprzeciw wobec przyjęcia senackiej poprawki nr 4? Nie ma sprzeciwu? Jest.

Poseł Jerzy Szmit (PiS):

Jest sprzeciw.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dobrze; głosujemy, bo jest sprzeciw.

Kto jest za pozytywną rekomendacją poprawki nr 4 ? (12). Dziękuję bardzo. Kto jest przeciw? (7). Dziękuję bardzo. Kto się wstrzymał? (1).

Większością głosów poprawka nr 4 uzyskała pozytywną rekomendację Komisji.

Poprawki nr 5 i nr 9, które głosujemy łącznie. Jaka jest rekomendacja?

Sekretarz stanu w MTBiGM Tadeusz Jarmuziewicz:

Proszę poprzeć tę poprawkę.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Poprawki nr 5 i nr 9?

Sekretarz stanu w MTBiGM Tadeusz Jarmuziewicz:

Tak, proszę o ich poparcie.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Czy jest sprzeciw wobec propozycji pozytywnej rekomendacji poprawki nr 5 i nr 9? Nie ma sprzeciwu; obydwie poprawi uzyskują pozytywną rekomendację Komisji.

Poprawka nr 6. Proszę, pan poseł Jerzy Szmit.

Poseł Jerzy Szmit (PiS):

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, otóż tutaj jest ważna, merytoryczna zmiana. Otóż, jeżeli byśmy w obecnym kształcie sejmowym przyjęli ustawę, to wówczas w przypadku, o którym mowa w ust. 3, zarządca drogi byłby zobowiązany do opracowania uzasadnienia zawierającego w szczególności propozycje rozwiązań zamiennych, zmniejszających wskazane w audycie zagrożenia. Natomiast Senat proponuje, aby nie narzucać obowiązku proponowania rozwiązań zamiennych. To jest bardzo istotna zmiana. W związku z tym proponuję odrzucenie tej poprawki.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Panie ministrze…

Sekretarz stanu w MTBiGM Tadeusz Jarmuziewicz:

Jestem zadowolony, że Senat przyjął nasze myślenie, to znaczy zlecamy audytorowi wykonanie audytu, wraca wynik audytu i my go uwzględniamy w całości lub w części dalszych prac. Natomiast nie jest naszą intencją, żeby zlecający audyt robił to od nowa sam, bo taka jest intencja pana posła. Proszę o poparcie tej poprawki.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Proszę bardzo. W takim razie głosujemy.

Kto jest za poparciem i pozytywną rekomendacją poprawki nr 6? (13). Dziękuję bardzo. Kto jest przeciw? (7). Dziękuję bardzo. Kto się wstrzymał? (0).

Poprawka nr 6 uzyskała pozytywną rekomendację Komisji.

Poprawka nr 7, proszę.

Poseł Jerzy Szmit (PiS):

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, otóż ta poprawka Senatu umożliwia, żeby nie tylko audytor odpowiadał za opiniowanie projektów, ale – cytuję – „Jedna osoba posiadająca kwalifikacje i doświadczenie wymienione w art. 24n ust. 2 pkt 5 i 6”. Walczyliśmy o to w czasie obrad Komisji, a potem na sali sejmowej, aby jednak audyt miał jak najwyższą rangę, aby jednak audytorzy, jako osoby w pełni przygotowane do prowadzenia tych działań, mieli jak największy wpływ na audyt. A tutaj wprowadzamy drugą stroną możliwość działań, w których już nie audytor, czyli osoba, która ma kwalifikacje, odpowiadała za audyt. O tym też długo dyskutowaliśmy, jakie kwalifikacje taka osoba powinna spełniać i jakie kompetencje powinna uzyskać. W poprawce mowa jest o tym, że wystarczy tylko, jeżeli w tym procesie w pewnym momencie będzie

uczestniczyła osoba posiadające kwalifikacje i doświadczenie. Podsumowując, jestem przeciw tej poprawce.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Jeszcze pan przewodniczący Krzysztof Tchórzewski, proszę.

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Ja myślę, że w tym momencie należy przypomnieć naszą dyskusję, która odbyła się na posiedzeniu Komisji. Doprowadziła ona do tego, że jednoznacznie Komisja przyjęła ten zapis związany z tym, że w tym zespole ekspertów…Przypomnę jaki jest zapis. Senat proponuje, żeby w tym zespole znalazła się jedna osoba, która ma kwalifikacje i doświadczenie. Natomiast myśmy przyjęli, że to co zostało zrobione przez audytorów w ramach audytu, podlega ocenie przez zespół ekspertów powołany przez zarządcę drogi.

W poprawce Senatu godzimy się na to, żeby ich kwalifikacje były niższe niż kwalifikacje audytorów. Myśmy tego się bali i dodaliśmy, że do zespołu ekspertów powinien wejść co najmniej jeden audytor bezpieczeństwa ruchu drogowego. Żeby do zespołu ekspertów był z zewnątrz doproszony jeden audytor bezpieczeństwa ruchu drogowego i żeby dla zarządcy drogi przeprowadził właściwą ocenę tego, co zostało wykonane w ramach audytu wewnętrznego.

Przyjmując poprzednie poprawki Senatu, zgodziliśmy się na to, że audyt będzie słabszy, powiedzmy to sobie uczciwie. Na posiedzeniu Komisji wyraziliśmy zgodę na to, że na ostatnim etapie audyt musi być robiony z udziałem zewnętrznego audytora. Teraz myśmy to odrzucili. Właściwie odrzuciliśmy wszystkie zapisy mówiące, że audyt musi być zrobiony bardzo dokładnie i wskazywać ewentualne alternatywne rozwiązania; to też odrzuciliśmy. A to miało wzmocnić audyt. Teraz, w tym momencie, godzimy się na to, podejmując w Sejmie decyzje legislacyjne, żeby zespół oceniający miał niższe kwalifikacje niż zespół przygotowujący audyt, bo nie chcemy się zgodzić, żeby w tym zespole ekspertów był przynajmniej jeden zewnętrzny audytor bezpieczeństwa ruchu drogowego. My jeszcze to wyrzucamy. Uczciwie musimy powiedzieć w tym momencie, że robimy szkodę w całej ustawie i tak naprawdę robimy fikcyjny audyt. Powiedzmy to sobie uczciwie. Dlatego też ja bym zwracał się do państwa o to, żeby jednak pozostawić zapis przyjęty przez Komisję, a potem przez Sejm, który wszyscy uznaliśmy za słuszny. Pozostawić tego jednego audytora. To będzie jedyny moment w całym audycie, kiedy w zespole ekspertów znajdzie się wybrana przez zarządcę drogi osoba z zewnątrz, która będzie mogła ocenić audyt i się pod nim podpisać. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Panie ministrze.

Sekretarz stanu w MTBiGM Tadeusz Jarmuziewicz:

My tu nie mówimy o audycie, tylko mówimy o klasyfikacji dróg pozbawionych wypadkowości. To jest już po audycie. Jeżeli państwo zobaczycie przepis art. 24 m z przedłożenia, które wychodziło z Sejmu, to zaczyna się kwalifikacja odcinków dróg ze względu na koncentrację wypadków. Teraz określamy techniczne ustalenie, gdzie zrobić wysepkę, gdzie zrobić rondo; to już nie należy do audytorów tylko od inżynierów od budowania.

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Ale właśnie chodziło nam o to, żeby mówiąc o tym jak się buduje… Nie chodzi o rozwiązania techniczne. W przypadku kiedy kwalifikujemy odcinki drogi do przebudowy i jest to związane z bezpieczeństwem ruchu drogowego, to chodzi właśnie o to bezpieczeństwo ruchu drogowego. Dlatego mówimy, żeby audytor był w składzie zespołu ekspertów. O to nam chodziło. Chodzi o bezpieczeństwo ruchu drogowego przy dokonywanej przebudowie drogi. Tylko o to chodziło. Właśnie o to chodziło…

Sekretarz stanu w MTBiGM Tadeusz Jarmuziewicz:

Panie pośle. Ja w dobrej wierze przyjąłem poprawkę senacką, bo odniosłem wrażenie, że rola audytora się w tym momencie skończyła. W związku z tym pomyślałem, że wypadałoby się zgodzić na taki zapis, żeby dopuścić ten skład już nie audytorski,

tylko ten, który odpowiada za budowanie dróg, bo z tych kwalifikacji będą wynikały konkretne czynności. Tu jest więcej osób zabitych, tam jest bezpieczniej. W związku z tym jakieś działania budowlane trzeba będzie podjąć na tych drogach, żeby podnieść poziom bezpieczeństwa. I powiem tak, że nie będę za to umierał, za pańską propozycję. Natomiast wydaje mi się, że w składzie ekspertów nie musi być audytora.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Czy pan przewodniczący Huskowski, który prowadził tę ustawę, chciałby się wypowiedzieć?

Poseł Stanisław Huskowski (PO):

Nie. A mogę nie?

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

To trzymam za rękę pana posła Huskowskiego, głosujemy. Proszę bardzo.

Kto jest za pozytywną rekomendacją poprawki nr 7? (13). Dziękuję bardzo. Kto jest przeciw? (9). Dziękuję bardzo. Kto się wstrzymał? (0).

Poprawka nr 7 uzyskała pozytywną rekomendację Komisji.

Teraz poprawka nr 8, proszę. Czy jest sprzeciw wobec propozycji pozytywnej rekomendacji tej poprawki? Nie ma sprzeciwu.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Ja mam pytanie.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Do tej poprawki?

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Tak. To jest poprawka…Przepraszam, wycofuję pytanie.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dobrze. Jest rekomendacja Komisji poprawki senackiej nr 8, pan przewodniczący Adamczyk tylko chciał to potwierdzić.

Poprawkę nr 9 już rozpatrzyliśmy.

Przechodzimy teraz do poprawki nr 10. Proszę bardzo. Nie ma zgłoszeń, nie ma sprzeciwu. Jest pozytywna rekomendacja Komisji dla poprawki nr 10.

I teraz poprawka nr 11. To jest to „lub” czy „i”. Pan poseł Jerzy Szmit, proszę.

Poseł Jerzy Szmit (PiS):

Szanowni państwo, panie przewodniczący. Wydaje mi się, że jednak sprawa wymaga głębszego wyjaśnienia, nie tylko to czy można zażywać narkotyki przed piciem alkoholu czy po piciu alkoholu i czy są to działania łączne czy oddzielne. Może na ten temat…Ja nie czuję się kompetentny wypowiadać na ten temat. Otóż, szanowni państwo, wydaje się oczywiste, że prawo musi być jednoznaczne. Prosiliśmy i wnioskowaliśmy o to w czasie prac Komisji i w czasie posiedzenia Sejmu, żeby dopisać do katalogu czynności, które musi wykonać Policja w przypadku wypadku ze skutkiem śmiertelnym na drodze, że należy również badać uczestników czy byli pod wpływem innych środków odurzających, nie tylko alkoholu. I taka była nasza intencja i od tego może zacznijmy.

Ta intencja nie znalazła uznania w Sejmie, natomiast znalazła uznanie, przynajmniej pozornie, w Senacie. Natomiast obecny zapis, który mówi rozłącznie de facto, czyli „lub”; badanie powinno być albo tego środka, albo tego, tak to też można zinterpretować, nasuwa szereg wątpliwości. Oczekuję wyjaśnienia ze strony legislatorów, bo myślę, że wszystkim nam się te wyjaśnienia należą i ewentualnie stwierdzenia, czy tutaj nie wprowadzamy, tak naprawdę, jeszcze gorszego rozwiązania niż było przedtem. Bo jeżeli będzie można wybierać czy badamy pod względem zawartości alkoholu we krwi, czy innych środków odurzających, to będzie to na pewno gorsze rozwiązanie niż to, które jest dzisiaj. Mówi ono twardo, że trzeba badać pod względem używania alkoholu i ono jest jednoznaczne. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Proszę bardzo, panie ministrze.

Sekretarz stanu w MTBiGM Tadeusz Jarmuziewicz:

Znaczy, ja myślę tak… Odwołam się do Biura Legislacyjnego w sprawie tej poprawki. Ja sobie z tym nie radziłem czy „lub" znaczy, że można przeprowadzić obydwa badania czy jedno z nich. W kuluarach pan mecenas podpowiadał mi, że daje to możliwość badania i tego i tego. W związku z tym raczej bym się zdał na ocenę Biura Legislacyjnego.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Panie mecenasie, to jak to będzie? Będziemy badać i to i to?

Legislator Mariusz Przerwa:

Przepis art. 130b ust. 2 dotyczy sprawozdania, które zawiera, więc to jest czysto techniczna czynność. Sprawozdanie zawiera…i tu są wymienione różne elementy, między innymi charakterystykę uczestników, wiek, płeć, obywatelstwo, poziom alkoholu lub środka odurzającego w organizmie. Moim zdaniem, to znaczy tylko tyle, że jeżeli dojdzie do sytuacji zatrzymania uczestnika wypadku, policjant musi przeprowadzić badania, ale musi przeprowadzić badania zarówno na obecność jednego i drugiego środka odurzającego. To jest czysto techniczna czynność. I w tym raporcie pisze: zawartość alkoholu tyle, ewentualnie zawartość narkotyku – tyle, ewentualnie i to i to.

To nie jest tak, że policjant sobie wybiera co chce. Tu jest tylko i wyłącznie sprawozdanie, co on musi zawrzeć w sprawozdaniu. Jeżeli wyraźnie jest powiedziane w sprawozdaniu, że trzeba zawrzeć w nim zarówno kwestie związane albo z poziomem alkoholu we krwi, albo z poziomem narkotyków, to trzeba przeprowadzić badania, żeby wiedzieć, czy ta osoba jest pod wpływem czy nie i zawrzeć to w sprawozdaniu. To jest techniczna czynność, tu nie można sobie wybierać.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Można? Ja z podobnym pytaniem do Biura Legislacyjnego. Czy spójnik „lub" będzie skutkował tym, że będą przeprowadzone obydwa badania, czy będzie skutkował takim oto zjawiskiem po zdarzeniu drogowym, po wypadku drogowym, że oto policjant będzie mógł wybrać rodzaj badań; albo na obecność narkotyku, albo na obecność alkoholu. Bo jednoznacznie brzmiących odpowiedzi na to pytanie nie usłyszałem przed posiedzeniem Komisji, a pytałem o to kilku prawników. I to nie jest tak, że kwalifikacja jest jednoznaczna. Bo oto wydawało się, że zwycięży pogląd, iż… Z rozmów, które nie tylko ja, ale i moi koledzy przeprowadzili przed posiedzeniem Komisji wynika, że taki zapis może być interpretowany w sposób absolutnie zgoła inny aniżeli to wynika z wyjaśnienia Biura Legislacyjnego. Bo może być interpretowany w ten sposób, że w sytuacji skrajnej, człowiek będący pod wpływem alkoholu zostanie poddany tylko i wyłącznie badaniom na obecność narkotyku. A – z drugiej strony – jeżeli wykonane zostaną badania na okoliczność zawartości alkoholu we krwi, to nie zostaną wykonane badania na obecność narkotyków. A to by oznaczało, że chronimy w majestacie prawa narkomanów czyli po prostu zwykłych ćpunów, którzy doprowadzili do tragedii drogowej, w której…Przepraszam, ja nie sugeruję żadnemu klubowi, panie ministrze, niczego nikomu w tym Sejmie. Ja mówię o tragediach drogowych, których sprawcami są osoby będące pod wpływem alkoholu, albo pod wpływem narkotyków, albo łącznie – i alkoholu, i narkotyków. I patrzmy na to w tym wymiarze, nie w wymiarze politycznym, bo każdego z nas to zjawisko może dotyczyć i każdy z nas może mieć ten problem, nie tylko jako ofiara wypadku, ale chociażby bliski ofiary tego wypadku. Stąd też uważam, że należy precyzyjnie wyjaśnić, jakie będą skutki działania tego przepisu.

I stąd było to nasze zdziwienie, kiedy senator zgłaszający tę poprawkę informował nas, że po analizie zdecydował złożyć poprawkę ze spójnikiem „i". Bo poprawka ze spójnikiem „i" oznaczała jednoznacznie brzmiący tekst dający gwarancję, że każdy kto jeździ pod wpływem narkotyku, kto kieruje pojazdem pod wpływem narkotyku, musi mieć świadomość, że kiedy doprowadzi do wypadku, będzie tak samo karany w majestacie prawa, jak osoba, która doprowadziła do wypadku drogowego ze skutkiem śmiertelnym będąca pod wpływem alkoholu.

Panie mecenasie, bardzo proszę o jednoznacznie brzmiącą wykładnię. Pana zdaniem… Rozumiem, bo tutaj pan nam przedstawił taki wywód cokolwiek zawiły. Ja rozumiem, że być może na tym etapie, dzisiaj takiej wykładni nie da się stworzyć. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Proszę, pan mecenas, a później pan minister.

Legislator Mariusz Przerwa:

Panie przewodniczący, szanowni państwo, powiem jak ja interpretuję ten przepis. Ust. 1 art. 130: „ Z każdego wypadku drogowego, w którym jest zabity, sporządza się sprawozdanie". Ust. 2: „Sprawozdanie zawiera…". I pkt 6; „charakterystykę uczestników wypadku – wiek, płeć, obywatelstwo, poziom alkoholu lub środka odurzającego w organizmie, stosowanie lub niestosowanie wyposażenia ochronnego".

Interpretuję to w ten sposób, że po takim wypadku sprawdza się zarówno poziom trzeźwości, jak i czy jest we krwi zawartość narkotyków, czy nie. Później pisze się w sprawozdaniu, czy badany był pod wpływem narkotyków i nie piszemy już nic o alkoholu. Siłą rzeczy to oznacza, że osoba ta nie była pod wpływem alkoholu. A jeżeli policjant stwierdził, że badana osoba była i pod wpływem alkoholu, i narkotyku, to pisze to również w sprawozdaniu.

W mojej ocenie, ja tak to interpretuję, nie oznacza to, że policjant może sobie wybrać metodę badania, albo na przykład, czy bada tylko i wyłącznie na obecność narkotyków i tylko i wyłącznie na obecność alkoholu. Moim zdaniem, ten przepis tylko i wyłącznie mówi, że jeżeli policjant stwierdzi, że osoba jest tylko i wyłącznie nietrzeźwa, to w raporcie pisze tylko i wyłącznie o kwestii związanej z zawartością alkoholu we krwi, nie wspominając już o narkotykach. Ja tak to rozumiem. Natomiast jeżeli policjant stwierdzi, że osoba jest i pod wpływem alkoholu i narkotyków, wtedy musi wpisywać i jedno, i drugie. Tak ja to interpretuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Wyjaśnienie jest jasne i znamy interpretację Biura Legislacyjnego. Jeszcze pan minister, proszę.

Sekretarz stanu w MTBiGM Tadeusz Jarmuziewicz:

Powiem tak, z Sejmu wyszło bez środków odurzających czy narkotyków i ze względu na śledztwo odwołano poprawkę. Było już za późno na jej poprawienie.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Większość koalicyjna zdecydowała…

Sekretarz stanu w MTBiGM Tadeusz Jarmuziewicz:

A może nie o polityce? Mówimy z troską o tym, że w wypadku śmiertelnym powinno się zbadać i alkohol, i potencjalne jakieś prochy. W związku z tym odnoszę wrażenie jednej rzeczy, że nie kwestionujemy tego, że została w Senacie złożona poprawka ze spójnikiem „lub" i nie będziemy powoływali komisji śledczej.

I teraz tak, albo puścimy to bez tej poprawki, bo ją zanegujemy. Ja jestem prosty człowiek. Ja też uważam, że powinien być spójnik „i", tylko że mamy taką poprawkę Senatu. W związku z tym chcąc, żeby dać możliwość badania na alkohol i na prochy, rekomenduję państwu poparcie poprawki nr 11. Bo jesteśmy na takim etapie legislacyjnym, że jeśli to odpuścimy, to w ogóle tego nie będzie. Nie damy możliwości badania na środki odurzające. Być może w Senacie przeszła niefortunna poprawka, bo pewnie byłoby lepiej, gdyby był spójnik „i". Znaczy dla mnie byłoby to bardziej zrozumiałe, że ma być zbadany i na to, i na to. W związku z tym my w tej chwili możemy albo poprzeć, albo nie poprzeć tej poprawki. Nie mamy innego wyjścia. Ja państwu rekomenduję poparcie tej poprawki.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Myślę, że mamy wszystko jasne. Ci, którzy mają wątpliwości, oczywiście wyrażą w głosowaniu swoją opinię. Rozumiem, że mamy głosować poprawkę nr 11. Będziemy jeszcze głosować w piątek. My dzisiaj po tej dyskusji podejmiemy decyzję, która nie jest ostateczna, bo ostateczna decyzja zapadnie na sali plenarnej. Jeżeli więc są wątpliwości i będzie jakaś wiedza, to możemy nawet dla dobra sprawy poprosić Biuro Analiz Sejmowych o taką wykładnię. Nie ma problemu.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Żeby nie przegłosować bubla.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Wystąpimy o taką szybką opinię, żeby sobie do końca to wyjaśnić. Myślę, że są to wątpliwości bardziej prawnej natury. A teraz poprawkę rozstrzygniemy w głosowaniu.

Kto jest za poparciem rekomendacji poprawki nr 11? Dziękuję bardzo. Kto jest przeciw? Dziękuję bardzo. Kto się wstrzymał? Dziękuję bardzo. Można podać wyniki?

Sekretarz Komisji Teodozja Nojszewska-Łasicka:

14 posłów za, 8 przeciw, przy braku wstrzymujących się.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Poprawka nr 11 uzyskała pozytywną rekomendację Komisji. Na tym zakończyliśmy rozpatrywanie poprawek. Mamy opinię Ministerstwa Spraw Zagranicznych, która mówi, że „poprawki ujęte w uchwale Senatu są zgodne z prawem Unii Europejskiej".

To jedno. Mamy również pismo Szefa Kancelarii Senatu do pana ministra Lecha Czapli, że „W związku z wątpliwościami dotyczącymi uchwały Senatu z dnia 29 marca 2012 r. w sprawie ustawy o zmianie ustawy o drogach publicznych oraz niektórych innych ustaw, pragnę zwrócić się do Pana Ministra z informacją o potrzebie dokonania sprostowania oczywistej omyłki pisarskiej, która znalazła się w tytule uchwały.

Wyrazy „z dnia 29 kwietnia 2012 r." powinny być zastąpione wyrazami „z dnia 29 marca 2012 r." – stosownie do daty, w której Senat podjął wspomnianą uchwałę.

Zmiana taka ma charakter wyłącznie techniczny".

To dla wiadomości Wysokiej Komisji.

Proponuję, aby posłem sprawozdawcą był w dalszym ciągu do samego końca procedowania nad tym projektem ustawy pan poseł Stanisław Huskowski. Propozycja została przyjęta, za co dziękuję.

Na tym kończymy dzisiejsze posiedzenie.